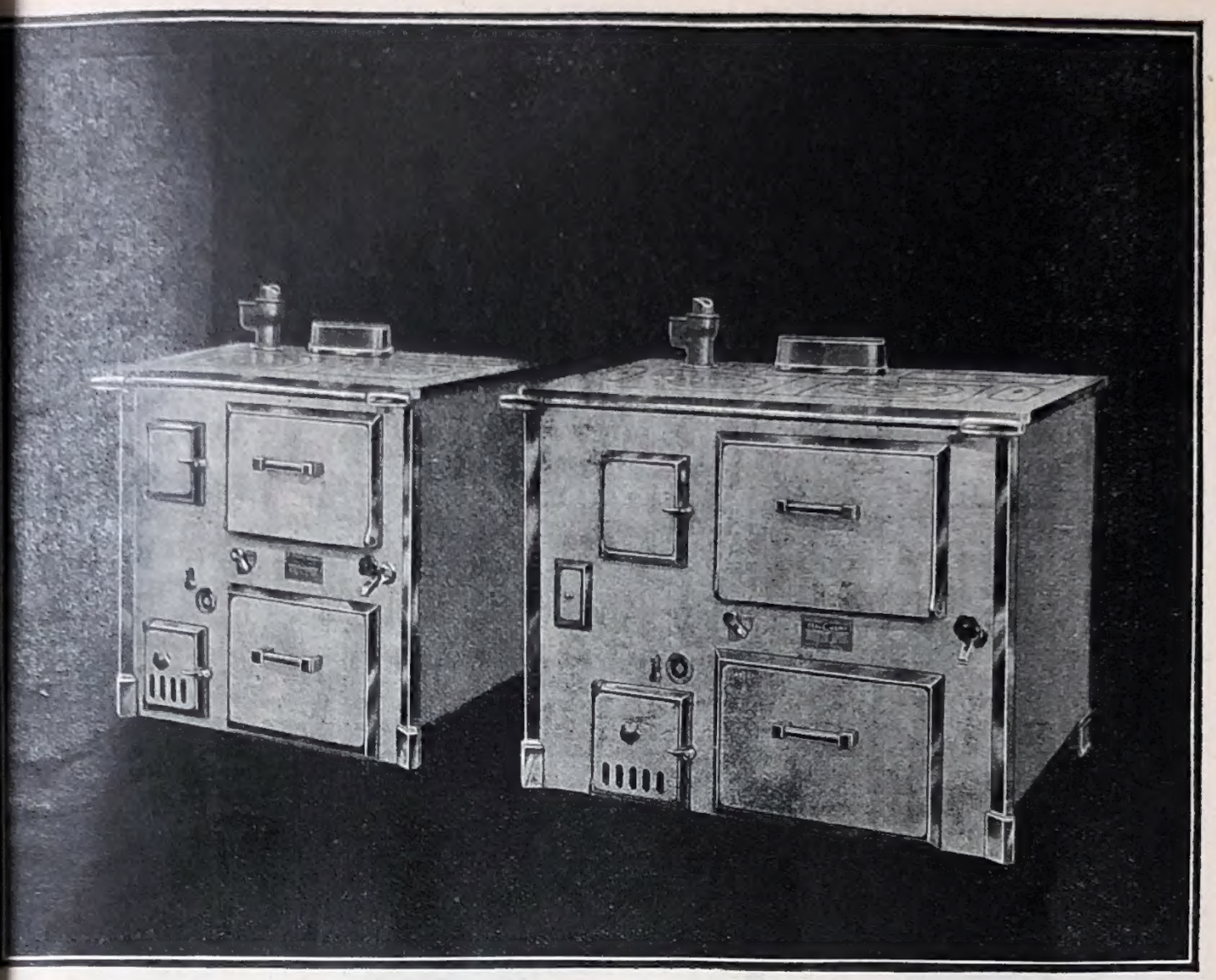
ANNO XL - N. 7 COPIE 180.000 LUGLIO 1934 - ANNO XII

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE


ESIGERE
LA STELLA ROSSA
batteriicamente pur
diuretica-antiur
anticat
la migliore
acqua da
tavola
PELLEGRIN
ACQUA di S. PELLEGRINO
SI VENDE
IN TUTTO
IL MONDO


PASTA DENTIFRICIA
ODOL
Pasta dentifricia
ODOL
INSUPERABILE ED ECONOMICA

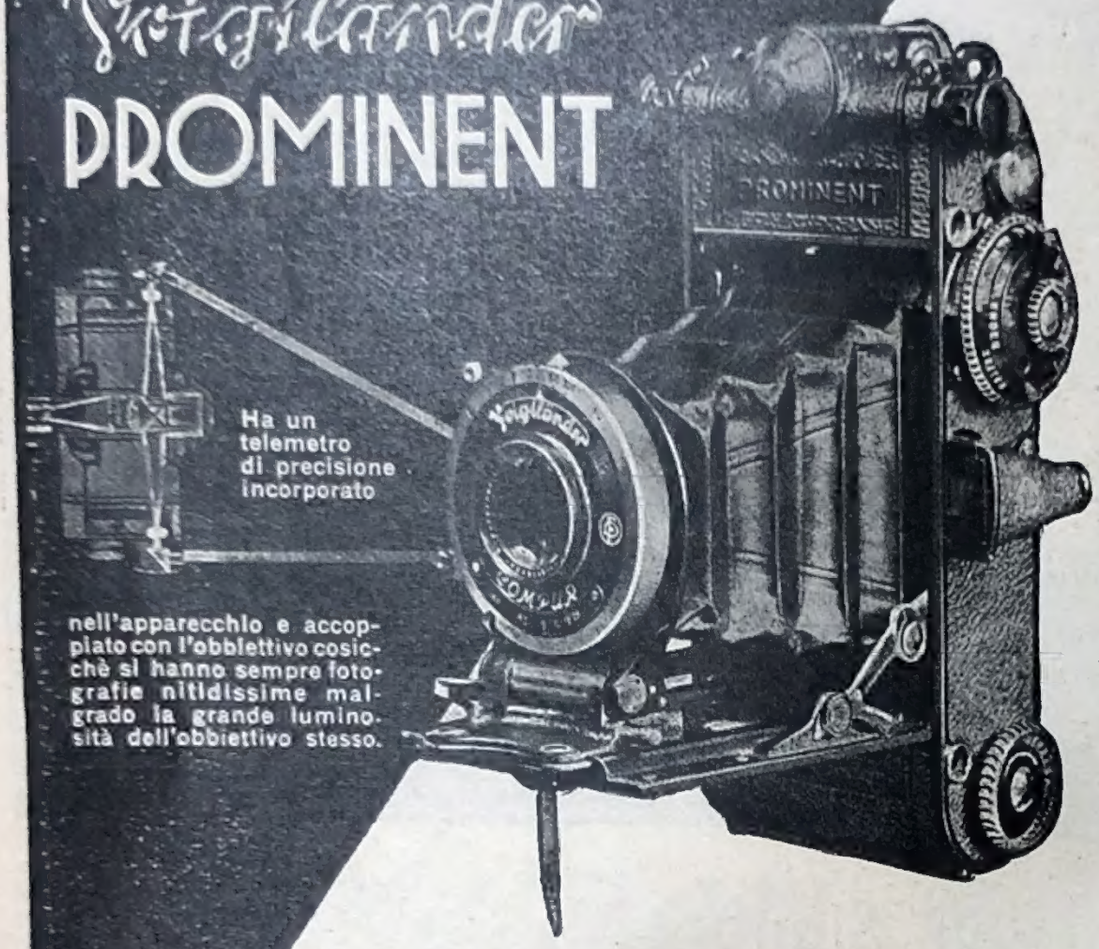


Un apparecchio fotografico ultra-perfezionato

IL

Voigtländer

PROMINENT



Ha un telemetro di precisione incorporato nell'apparecchio e accoppiato con l'obbiettivo cosicchè si hanno sempre fotografie nitidissime malgrado la grande luminosità dell'obbiettivo stesso.

Richiedete questo meraviglioso **PROMINENT** e la serie degli apparecchi **Voigtländer** presso tutti i buoni rivenditori di articoli fotografici, o domandate il catalogo gratuito al

RAPPRESENTANTE PER L'ITALIA
CARLO RONZONI
Via Cappuccio, 16
MILANO

Perchè ultra perfezionato?

Perchè il PROMINENT:

1° - ha incorporato nell'apparecchio un telemetro ad oculare telescopico regolabile secondo la vista, accoppiato al dispositivo d'avanzamento dell'obbiettivo per assicurare una messa a fuoco micrometricamente perfetta anche con l'apparecchio chiuso.

2° - possiede incorporato pure nell'apparecchio un esposimetro a visione, e con tre filtri di intensità differente, che dà il tempo esatto di posa per ciascuna apertura dell'obbiettivo in rapporto alle condizioni di luce ed alla sensibilità della pellicola adoperata.

3° - è munito dell'obbiettivo anastigmatico HELIAR 1:4,5 a 5 lenti di 105 mm. di fuoco, la cui rinomanza è riconosciuta in tutto il mondo. L'HELIAR è montato su otturatore COMPUR con autoscatto che dà posa e mezza posa e le istantanee alla velocità di un secondo, 1/2, 1/5, 1/10, 1/25, 1/50, 1/100, 1/250.

4° - può dare a volontà: sia 8 fotografie di cm. 6 x 9, sia 16 fotografie di mm. 43 x 55 con rulli 6 x 9 con la semplice applicazione di due mascherine d'acciaio le quali si trovano normalmente disposte sotto il coperchio posteriore.

Cosa può desiderare di meglio l'amatore anche il più esigente?

ALI NEL CIELO

Esempi.

Il 16 maggio, sull'aeroporto « Francesco Baracca », Centocelle Nord, Vittorio Mussolini, figlio del Capo del Governo, ha conseguito a soli 16 anni il brevetto premilitare di pilotaggio aereo, superando brillantemente tutte le prove regolamentari.

Tali prove consistono: in un atterraggio su un rettangolo limitato, previa discesa a motore spento da 1500 metri; una serie di 5 circuiti in forma di 8 da eseguire a quota fissata; una prova di salita a 2500 metri con permanenza al disopra di 2000 metri di almeno 30', e in un viaggio di almeno 200 chilometri con un atterraggio intermedio su un campo diverso da quello di partenza.

Vittorio Mussolini, figliuolo primogenito del Duce, è il più giovane pilota italiano.

Innovazioni nell'ordinamento dell'aeronautica italiana: il reparto « d'Alta quota ».

Il 1° giugno si è costituito presso l'Aeroporto di Montecelio un Reparto speciale, che ha assunto la denominazione di « Reparto d'Alta Quota ».

Tale Reparto ha il compito di provvedere alla preparazione ed allenamento del personale al volo stratosferico; alla messa a punto degli apparecchi costruiti per i voli in alta quota; alla realizzazione pratica dei problemi relativi ai requisiti tecnici cui debbono soddisfare velivoli e motori per alte quote, compressori, carburanti e lubrificanti, strumenti di navigazione, installazioni di bordo, dispositivi per la respirazione ed il riscaldamento; alla effettuazione di esperimenti pratici di navigazione in alta quota e stratosferica.

L'Ispettorato Scuole della Regia Aeronautica.

E' stato recentemente costituito alle dipendenze del Ministro dell'Aeronautica un nuovo organismo centrale; l'Ispettorato delle Scuole. Il provvedimento riveste carattere di particolare importanza perchè, con esso, tutte le scuole premilitari e militari sono passate alla dipendenza di un Ente unico per l'accentramento dell'indirizzo organizzativo, programmatico e di funzionamento.

L'Ispettorato Scuole controllerà parallelamente le scuole di volo e le scuole professionali in modo che il ciclo educativo, di formazione, di perfezionamento degli artieri e dei volatori possa svolgersi con un'armonica, unica direttiva.

Le norme per la protezione antiaerea.

La *Gazzetta Ufficiale* ha recentemente pubblicato il regolamento per la protezione antiaerea del territorio nazionale e della popolazione civile. I provvedimenti di protezione antiaerea sono: l'allarme per la popolazione; l'oscuramento e il mascheramento degli obbiettivi; lo sgombero o sfollamento dei grandi centri o località speciali; la tecnica costruttiva antiaerea, la costruzione dei ricoveri e la protezione delle condutture; la protezione sanitaria, antigas, antiincendi e del patrimonio artistico e scientifico nazionale. La protezione antiaerea si applica alle città che possono essere più probabili obiettivi di attacchi aerei per quantità di popolazione o per speciale posizione presso frontiere o sedi di importanti stabilimenti industriali o militari; agli stabilimenti industriali ed ai depositi di materiali e derrate; alle stazioni e alle linee ferroviarie; agli impianti portuali ed agli aeroporti.

Il regolamento precisa l'organizzazione centrale e periferica della difesa e protezione antiaerea in tempo di pace ed in tempo di guerra.

Concorso per apparecchi di segnalazione acustica per allarmi antiaerei.

Il Sindacato Nazionale Fascista degli Ingegneri ha bandito un concorso per la progettazione di apparecchi di segnalazione acustica per allarme esterno antiaereo.

Premesso che all'atto dell'allarme aereo verrà tolta di norma la sola illuminazione pubblica, mentre le reti di distribuzione relative all'illuminazione privata rimarranno generalmente sotto pressione, il concorrente dovrà studiare un apparecchio che, collegato alla rete di illuminazione privata, dovrà dare segnali acustici di allarme quando nella suddetta rete venga compiuta, dalle persone a ciò adibite, un'opportuna manovra.

I concorrenti potranno proporre sia apparecchi che per lanciare il segnale d'allarme richiedano energia elettrica da prelevarsi dalla rete, ovvero apparecchi che non siano soggetti a tale vincolo.

L'apparecchio dovrà permettere segnalazioni acustiche continue od interrotte, e dovrà rispondere ai principî economici necessari ad una larga diffusione.

Saranno preferiti modelli funzionanti, corredati di una relazione contenente disegni schematici.

Sono accettati progetti costituiti di soli disegni, purchè corredati di tutti i particolari costruttivi.

L'aeronautica italiana ai Musei di Chicago.

L'Aeronautica italiana ha offerto in dono ai Musei della città di Chicago copia di tutti gli strumenti inventati o usati in Italia nel campo aviatorio fino dai tempi del precursore della mongolfiera, Tiberio Cavallo, e di Padre Lana.

Aeroplani a nolo.

Una ditta inglese ha organizzato un noleggio per aeroplani. Per un tipo a cabina, adatto per due passeggeri, la quota di affitto è di 4 sterline al giorno, riducibile se il noleggio è superiore alla giornata. Sono, naturalmente a carico del noleggiatore le spese per i carburanti e i lubrificanti e per l'assicurazione.

Nuovi «records».

Nel campo dell'attività aerea internazionale sono da registrare i seguenti *records* o primati:

1° nuovo *record* del volo Australia-Inghilterra da parte degli aviatori australiani Rubin e Waller, i quali hanno compiuto il volo in 8 giorni e 12 ore. (*Record* precedente quello dei coniugi Mollison con 8 giorni, 21 ore e 25 minuti);

2° *record* di velocità per apparecchi leggeri sulla distanza di 100 chilometri, battuto dall'aviatore francese Delmotte con la media di km.-h. 345,622 (*record* precedente quello dell'americano Iles con 336,500 chilometri orari);

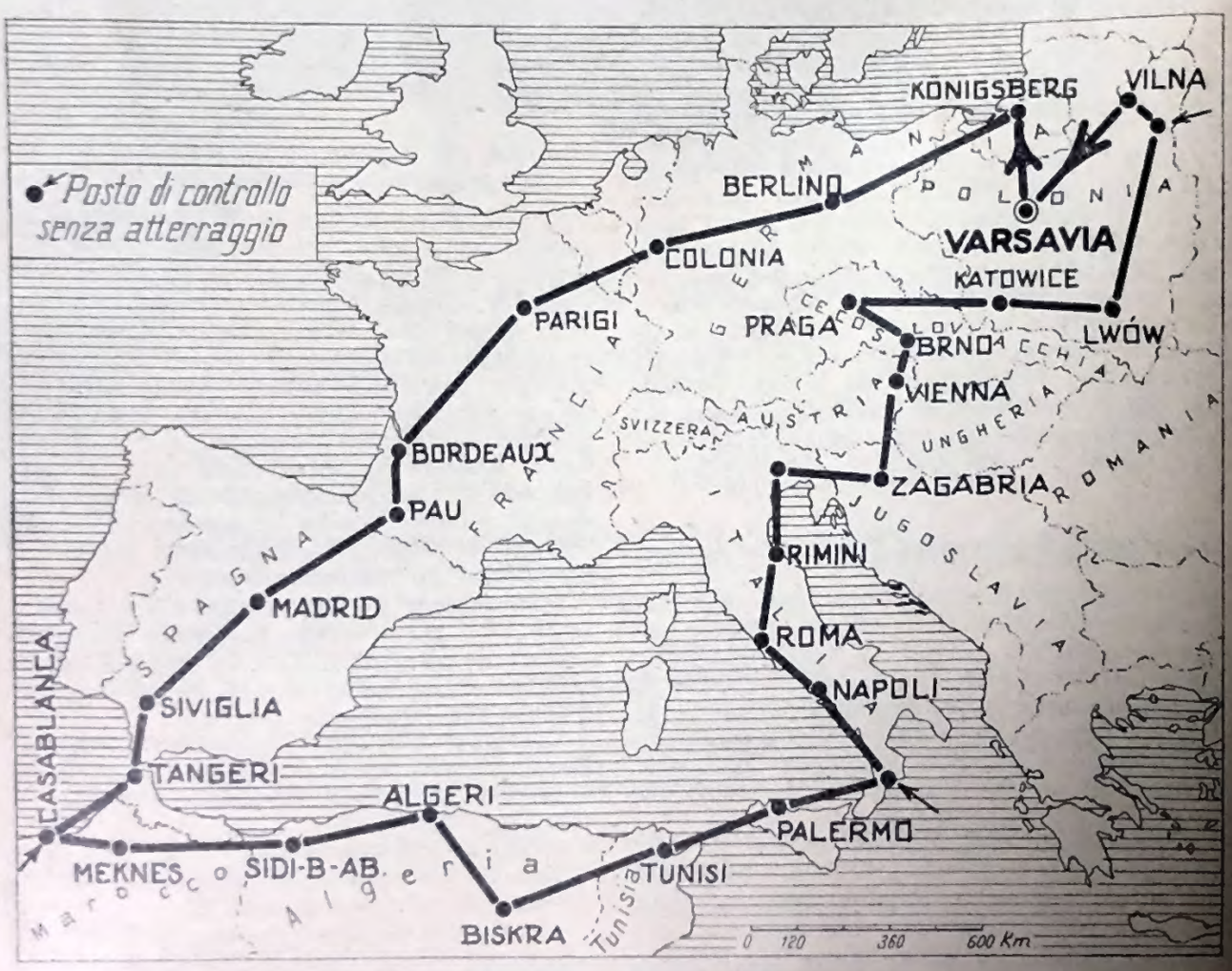
3° primato di velocità per apparecchi terrestri, spettante al Colonnello Turner, americano, che ha coperto la distanza da Detroit a New York in un'ora, 47 primi e 28 secondi alla velocità media oraria di km. 506,835, velocità superiore al *record* del mondo di velocità per apparecchi terrestri sulla base di tre chilometri, che è infatti di 490,800 chilometri-ora.

Il Circuito Internazionale da turismo del 1934.

A cura dell'Aero Club della Polonia — nazione vincitrice della gara nel 1932 — sarà organizzato il «Circuito Internazionale per aeroplani da turismo 1934». La gara avrà inizio il 28 agosto con le seguenti prove di carattere tecnico:

a) prova di velocità;
b) prova di decollo e di atterraggio superando un ostacolo di 8 metri;
c) prova di consumo;
d) prova di avviamento dei motori;
e) prova di smontaggio e montaggio.

Successivamente si effettuerà la vera e propria gara del «Giro Aereo d'Europa» secondo il percorso indicato dalla cartina, il quale sviluppa 9000 chilometri. La gara dovrà svolgersi dall'8 al 15 settembre.



IL PERCORSO DEL GIRO AEREO D'EUROPA.

Servizi aerei istituiti da amministrazioni ferroviarie.

Alcune compagnie ferroviarie inglesi, la Southern Railway, la London Midland Scottish Railway, la London and North Eastern Railway, partecipano da qualche tempo, sotto forme diverse, all'esercizio di servizi regolari aerei. La Great Western Railway esercita direttamente, dall'aprile dello scorso anno, un servizio aereo per viaggiatori da Cardiff a Torquay sulla costa meridionale: in questo modo i viaggiatori impiegano appena quarantacinque minuti per il tragitto, mentre per ferrovia impiegherebbero quattro ore. Questo servizio aereo è stato esteso ulteriormente: esso assicura ora quotidianamente le relazioni fra Birmingham, Cardiff, Torquay e Plymouth. Viene utilizzato anche per la posta. Generalmente i bagagli dei viaggiatori vengono trasportati per ferrovia. La Compagnia aerea Imperial Airways Limited fornisce alla Compagnia ferroviaria gli apparecchi e il personale.

Le ferrovie germaniche hanno, alla loro volta, ideato di utilizzare — in sostituzione di treni rapidi su alcune linee ferroviarie — dei servizi aerei, a mezzo degli apparecchi della « Lufthansa » e ciò non soltanto per il trasporto delle persone, ma anche per il trasporto dei colli espressi e della posta. Un servizio di tal genere funziona durante la notte fra Berlino e Königsberg.

Il Direttore Generale delle ferrovie germaniche ha dichiarato che cercherà sempre più di utilizzare servizi aerei in sostituzione di treni, quando per ragioni economiche o tecniche sia costretto ad addivenire a riduzione di questi ultimi ed ha reso nota l'intenzione di utilizzare apparecchi sempre più grandi per poter trasportare merci di un certo peso e volume.

Dal febbraio di quest'anno un servizio aereo è stato istituito tra Berlino e Breslavia. Questo servizio funziona sei volte alla settimana. Il percorso si compie in un'ora e venticinque minuti, mentre con la ferrovia occorrerebbero cinque ore con i treni di maggior velocità.

Come si sa, in Germania è prevalso il concetto che lo Stato consideri integralmente e monopolisticamente il problema dei trasporti. Le ferrovie germaniche esercitano direttamente da qualche tempo anche grandi linee automobilistiche.

La rapidità dei trasporti commerciali.

Si accentua sempre più la tendenza all'aumento della velocità nei trasporti aerei commerciali. Le più recenti prove sono date dalla organizzazione del nuovo servizio aeropostale Londra-Malta, inaugurato nel maggio scorso. Il servizio sarà trisettimanale. L'im-

postazione delle corrispondenze potrà essere fatta sino alle 8 antimeridiane del lunedì, mercoledì, venerdì; il recapito al destinatario viene effettuato il giorno successivo.

Tra Berlino e Varsavia è stata inaugurata una nuova linea aerea sulla quale il percorso è assicurato regolarmente in due ore; il viaggio aereo Berlino-Amburgo si compie in soli 50 minuti a bordo dei nuovi apparecchi « Heinkel (He 70) » che sviluppano la velocità oraria costante di 350 km. Essi fanno servizio sulle linee Berlino-Amburgo-Colonia e Berlino-Francoforte-Colonia.

In Inghilterra è stato inaugurato un servizio interno per il trasporto rapido delle merci tra Londra e Manchester. Il percorso viene compiuto in 75 minuti primi.

In America la società T. W. A. (già Transcontinental and Western Air), che è una delle compagnie aeree più importanti degli Stati Uniti, ha inaugurato la sua ripresa dei servizi postali con apparecchi veloci, i quali, sul percorso Los Angeles di California-Newark nel New Yersey, tengono una media oraria di 360 chilometri-orari.

La guerra navale e l'aviazione.

Le manovre navali svolte dagli Stati Uniti d'America nel mare dei Caraibi ed alle quali hanno preso parte 111 unità da guerra e 350 aeroplani, avrebbero dimostrato — a giudizio degli esperti — la terribile potenza dell'arma aerea nei conflitti futuri.

L'ammiraglio Sellers, comandante in capo della flotta ed arbitro della manovra, ha giudicato che almeno un quarto delle due forze opposte è stato distrutto nello scontro e che gli aeroplani dei due partiti hanno svolto parte preponderante nell'opera di distruzione. Alla manovra ha preso parte il grande dirigibile « Macon », ma, a giudizio degli arbitri esso sarebbe stato senz'altro distrutto nell'azione.

Un aeroplano a vapore che non temerà le grandi altezze.

Si annunzia da Berlino che l'invenzione di un nuovo tipo di turbina ha reso possibile la costruzione di un aeroplano a vapore che, a giudizio degli esperti, potrà facilmente volare ad altezze tuttora difficili per gli apparecchi muniti di motore a scoppio.

Fino ad oggi la macchina a vapore non ha potuto essere utilmente impiegata nella locomozione aerea a causa del suo peso. Per contro, sono note le difficoltà che i tecnici sono chiamati ad affrontare e risolvere nei progetti dei motori a scoppio cosiddetti « d'alta quota ».

La nuova macchina unirebbe i pregi del sistema a vapore e quelli del motore a scoppio. Essa consiste in una caldaia rotante in senso

[illegible] il vapore è generato [illegible] che pesante. Le prove [illegible] metri di altezza, a [illegible] state soddisfacenti. Al [illegible] essa ha funzionato ininterrottamente per ottanta ore.

I [illegible] esclamano che essa possa [illegible] il motore a scoppio, [illegible] per i piccoli e medi apparecchi, [illegible] aver trovato il modo di rendere [illegible] navigazione intercontinentale con [illegible] transatlantici aerei, capaci di [illegible] grandissime altezze carichi di [illegible] centinaia di tonnellate.

Incrociatori portaerei e navi portaerei.

Il [illegible] americano ha informato le potenze [illegible] della Convenzione navale [illegible] dei suoi 4 incrociatori da 10.000 [illegible] riceverà una piattaforma d'aviazione. La nuova categoria di incrociatori è armata di 9 cannoni di 6 pollici (mm. 144) [illegible] in tre torrette. La poppa dell'incrociatore verrà munita di una spaziosa piattaforma sotto la quale verrà sistemata una tettoia capace di contenere un gran numero di aeroplani.

Nel campo delle navi portaerei si è ormai compiuto il trapasso dalle navi gigantesche tipo *Saratoga* e *Lexington* (33.000 tonnellate), alle navi di tonnellaggio compreso fra 11.000 e 15.000, le quali offrono in battaglia assai minore bersaglio all'attacco e posseggono maggiore mobilità e manovrabilità. Le navi portaerei del nuovo tipo non potranno ricevere a bordo che circa 70 apparecchi, mentre il *Saratoga* ne conteneva 90 in pieno assetto di volo e 45 parzialmente smontati.

L'autogiro e il suo impiego militare.

Da qualche tempo viene presa in grande considerazione la possibilità di utilizzare l'autogiro per impieghi militari, specialmente nel campo della cooperazione con le truppe terrestri. Interessanti esperimenti sono stati già compiuti in Inghilterra ove si è già decisa l'adozione di alcuni autogiri per la regolare assegnazione a reparti dell'Esercito.

E' stata ora affacciata da competenti la proposta di utilizzare detto mezzo aereo per la scorta al naviglio commerciale, scorta che, come è noto, ebbe durante la guerra mondiale grande importanza per la difesa contro i sommergibili.

La scorta aerea si rivelò prezioso mezzo di difesa, purtuttavia essa non era di semplice attuazione se affidata ad aeroplani od idrovolanti dovendo questi, per la loro elevata velocità volare continuamente intorno ai convogli con notevole rapidità. Meglio si prestarono allo scopo i dirigibili, perchè più lenti e perchè dotati di maggiore autonomia.

Ora l'autogiro potendo volare a velocità estremamente bassa, offrirebbe il vantaggio di rendere più facile l'osservazione della superficie del mare. Inoltre potendo decollare ed atterrare in spazi assai ridotti, l'autogiro potrebbe essere portato addirittura a bordo delle navi da carico.

Per il sondaggio stratosferico.

Due importanti esperimenti di sondaggio stratosferico sono stati compiuti di recente in Russia, mediante palloni sferici muniti di apparecchi scientifici per registrazioni autometriche e di un apparecchio radio-emittente funzionante automaticamente.

Il primo dei due palloni ha raggiunto l'altezza di 21 880 metri, l'altro la quota di 18 100 metri. È da notare che la seconda ascensione è stata effettuata nella Baia della Provvidenza (zona artica).

Convogli aerei.

Si stanno effettuando in Russia interessanti esperienze per lo studio delle possibili realizzazioni dei convogli aerei. Gli esperimenti sono compiuti sul percorso Mosca-Prokoktobel, in Crimea. Il convoglio è formato di un velivolo a motore trainante tre apparecchi a vela. In tre punti diversi del percorso, che misura la lunghezza di 1500 chilometri, i velivoli che hanno a bordo un pilota, saranno staccati successivamente. Il pilota di ogni rimorchio provvederà direttamente all'atterraggio ed alla consegna della corrispondenza portata a bordo. Le prove di traino, stacco e rimorchio finora effettuati hanno dato buoni risultati.

3682 nuovi piloti inglesi in 4 anni

Il Sottosegretario per l'Aeronautica inglese ha ufficialmente annunciato che il numero dei brevetti di pilota rilasciati in Inghilterra negli anni 1930, 31, 32, 33, è stato rispettivamente di:

Brevetto A (piloti civili)	954	892	859	[illegible]
Brevetto B (commerciali)	110	104	103	[illegible]

Anche ammesso che i 459 brevetti di pilota commerciale siano stati assegnati tutti a piloti civili brevettati nel periodo considerato, resta dimostrato che l'Inghilterra negli ultimi quattro anni ha preparato 3682 nuovi piloti.

L'aviazione commerciale francese.

Dalle statistiche ufficiali di recente pubblicazione risultano i seguenti dati che dimostrano l'aumento progressivo dell'aviazione civile francese:

	genn. 1930	genn. 1931	genn. 1932	genn. 1933	genn. 1934
Aeropl. turismo	90	206	366	476	571
Aero-club	24	54	117	194	295
Compagnie di traffico	359	401	522	456	347


VERMOUTH
GAMBAROTTA
GAMBAROTTA
VINO
VERMOUTH
TORINO
Soc. An. G. B. GAMBAROTTA
SERRAVALLE SCRIVIA


ANISETTA
MELETTI
Silvio Meletti
Ascoli Piceno


Chiedete
listino nuovo
BM 68
Solo
l'apparecchio
perfetto
può dare
le più belle
fotografie!
Rolleiflex
L'Apparecchio automatico
Rolleicord
Il Record della fotografia
FRANKE & HEIDECKE · BRAUNSCHWEIG

POSTE·TELEGRAFI

Francobolli commemorativi.

Per [illegible] dell'illustre fisico [illegible] ne del 75° anni [illegible] dell'invenzione della dinamo elettrica [illegible] stati emessi speciali francobolli da L. 0,50 e 1,25.

Francobolli ricordo del II Campionato mondiale del giuoco del calcio.

Sono stati emessi speciali francobolli celebrativi del *II Campionato mondiale del giuoco del calcio*, nei seguenti valori:

a) per la francatura delle corrispondenze e pel pagamento delle tasse di raccomandazione e di assicurazione da L. 0,20, 0,25, 0,50, 1,25, 5 (+ 2,50 di sopraprezzo);

b) per la sopratassa speciale di trasporto aereo da L. 0,50, 0,75, 5 (+ 2,50 di sopraprezzo), 10 (+ 5 di sopraprezzo).

L'importo del sopraprezzo è destinato a favore della Federazione Italiana del Giuoco del Calcio, eppertanto i francobolli predetti hanno valore, agli effetti dell'affrancatura, soltanto pel prezzo base.

Modificazioni alla tariffa dei pacchi postali.

A datare dal 1° giugno u. s. le tasse di spedizione dei pacchi postali a destinazione dell'Italia, delle Colonie italiane, delle Isole italiane dell'Egeo e della Repubblica di S. Marino, sono state ridotte come segue:

A) Pacchi ordinari:

	non ingombranti	ingombranti
Fino a 1 kg.	L. 2 —	L. 3
da oltre 1 fino a 3 kg.	» 4 —	» 6
» » 3 » » 5 »	» 6 —	» 9
» » 5 » » 10 »	» 10 —	» 15
» » 10 » » 15 »	» 13 —	» 19
» » 15 » » 20 »	» 15 —	» 22

B) Pacchi urgenti:

Fino a 1 kg.	L. 6 —	L. 7
da oltre 1 fino a 3 kg.	» 12 —	» 14
» » 3 » » 5 »	» 18 —	» 21

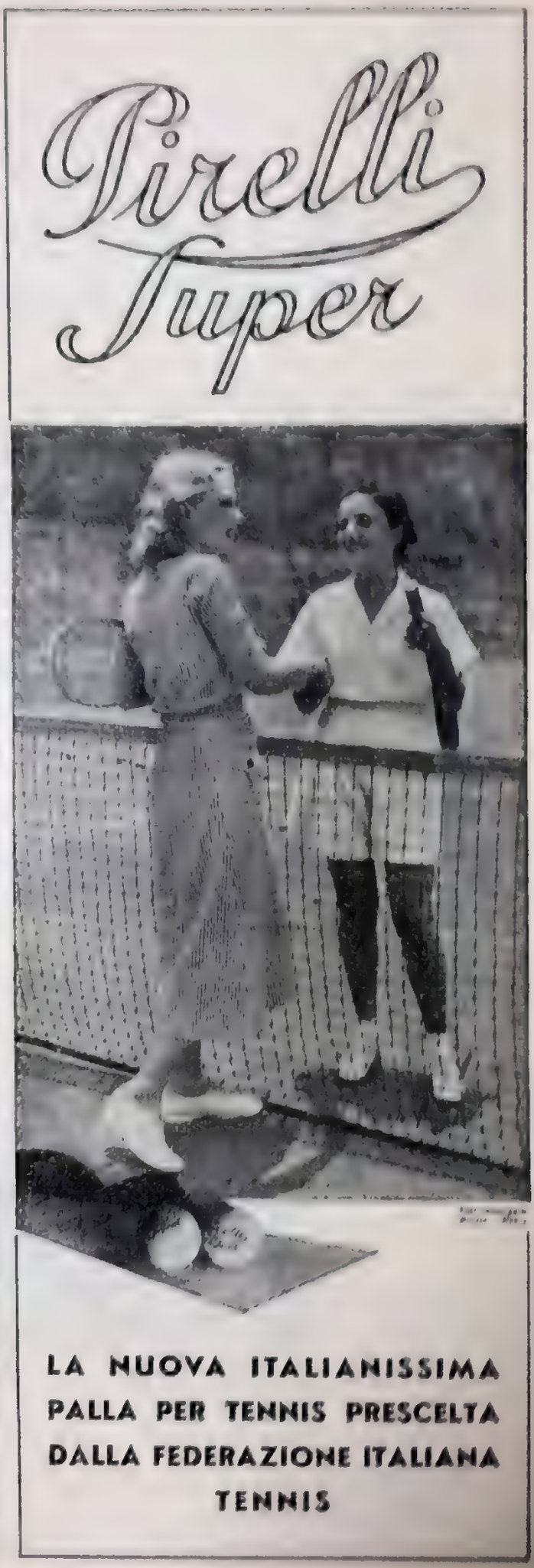
C) Pacchi aerei:

Peso kg.	Dal Regno per il Regno	Dal Regno per Tripoli e Rodi e viceversa	Dal Regno per Sirte e viceversa	Dal Regno per Bengasi e viceversa
	Lire	Lire	Lire	Lire
Fino a 1	8 —	12,50	15,50	19,50
da oltre 1 fino a 1,500	12,50	21 —	26,50	35 —
» » 1,500 » » 2	14,50	23 —	28,50	37 —
» » 2 » » 2,500	16,50	29,50	38 —	50,50
» » 2,500 » » 3	18,50	31,50	40 —	52,50
» » 3 » » 3,500	22 —	39,50	50,50	67,50
» » 3,500 » » 4	24 —	41,50	52,50	69,50
» » 4 » » 4,500	26 —	48 —	62 —	83 —
» » 4,500 » » 5	28 —	50 —	64 —	85 —

Restano invariate tutte le altre tasse.


Mentor
Adlz u. Breutmann - Dresda
APPARECCHI a SPECCHIO e a TENDINA
Per Maestri d'Arte
Artisti - Scienziati
Esploratori - Aviatori
CONCESS. PER L'ITALIA E COLONIE
Soc. An. "A-Z" Milano - Via Podgora 11


SELO CHROME
la pellicola fotografica
che VINCE L'OSCURITÀ
- RAPIDISSIMA -
Concess. Soc. An. A-Z Milano - Podgora 11


Pirelli
Super
LA NUOVA ITALIANISSIMA
PALLA PER TENNIS PRESCELTA
DALLA FEDERAZIONE ITALIANA
TENNIS

Lettere-telegrammi NLT per Siria e Libano.

Sono ammesse per Via *Italo Radio* con la tassa di L. 0,51 per parola.

Altre condizioni: le stesse vigenti per le lettere-telegrammi NLT dirette ad altri Paesi.

Pacchi per l'Egitto.

Per evitare ritardi nello sdoganamento, si rammenta che i pacchi diretti in Egitto debbono essere accompagnati da una copia della fattura commerciale con la descrizione particolareggiata delle merci spedite e che le relative dichiarazioni doganali debbono essere compilati con tutta esattezza.

Corrispondenze gravate di assegno.

L'importo massimo degli assegni gravanti la corrispondenza da e per la *Cecoslovacchia* è fissato rispettivamente in L. 2000 e corone 2000.

Per le raccomandate, assicurate, scatolette valori e pacchi diretti in *Germania*, spediti dallo stesso mittente allo stesso destinatario, l'importo dell'assegno non dovrà superare i 50 Reichsmark ogni mese.

Nuova emissione Carte valori postali ad uso delle Isole italiane dell'Egeo.

a) *Segnatasse:* da L. 0,05, 0,10, 0,20, 0,30, 0,40, 0,50, 0,60, 1, 2.

b) *Francobolli speciali per bollettini pacchi;* da L. 0,05, 0,10, 0,20, 0,25, 0,50, 0,60, 1, 2, 3, 4, 10.

Posta aerea.

La sopratassa speciale di posta aerea per l'interno del Regno, per la Repubblica di S. Marino e per le Colonie italiane è stata ridotta a centesimi 25 per ogni quindici grammi o frazione di quindici grammi, limitatamente però alle lettere provviste di sopratassa di recapito per espresso.

Recapito a domicilio dei pieghi voluminosi.

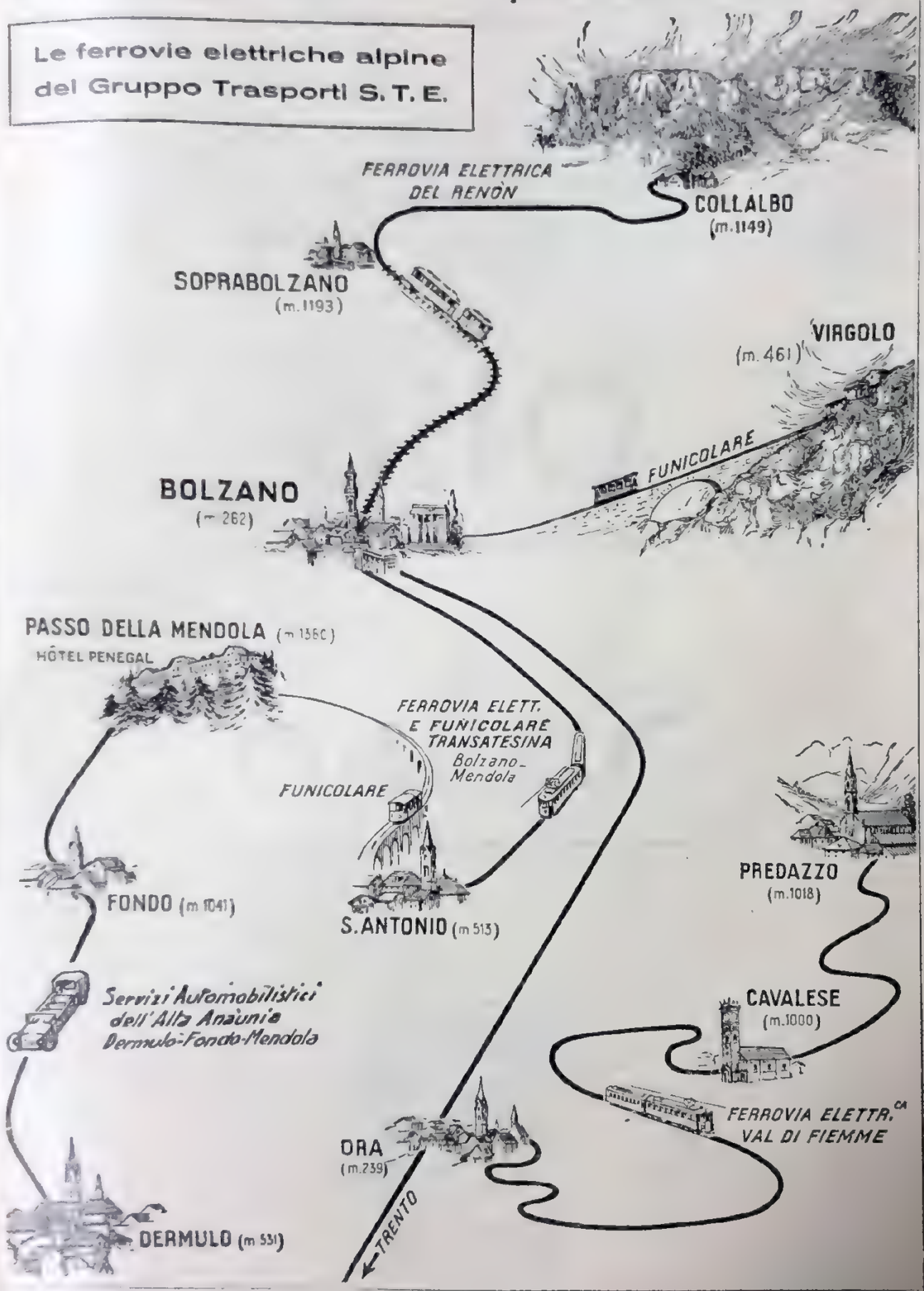
Per corrispondere al desiderio di gran parte del pubblico, la Direzione Generale delle RR. PP. e Telegrafi ha disposto che nelle città servite da Uffici Principali vengano recapitati a domicilio i pieghi voluminosi di stampe e di manoscritti, sia ordinari, sia raccomandati, eccedenti il peso di gr. 500 e non francati dai mittenti anche per il recapito, gravandoli della sopratassa di L. 0,80 o di L. 0,40, a seconda che il peso superi o no i 1000 grammi.

E' in facoltà del destinatario di ritirare il piego a lui diretto, previo pagamento della relativa tassa, o di curarne il ritiro presso l'Ufficio di distribuzione gratuitamente.

Non sono sottoposti ad alcuna sopratassa i pieghi voluminosi, anche se di peso superiore ai due chilogrammi, contenenti atti parlamentari spediti direttamente agli Onorevoli Senatori e Deputati dalle Presidenze delle due Camere.

Le più interessanti gite turistiche attraverso le meravigliose località alpine delle Dolomiti

Le ferrovie elettriche alpine del Gruppo Trasporti S. T. E.



Ufficio Biglietti e informazioni: **BOLZANO - Piazza V. E. III** - Telefono 10-51
Direzione di Esercizio: **Via Dante, 32**

Anno XL

Sommario del Fascicolo di Luglio

N. 7

Abbonamento per il 1934: L. 18,50 (Estero L. 36,50).

Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

Per i versamenti nel Regno, Conto corrente postale 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI PRODOTTO ITALIANO SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

...età letteraria ed artistica • Riproduzione riservata • Non si restituiscono manoscritti nè fotografie
...zzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XL N. 7 Luglio 1934 (A. XII)

REALIZZAZIONI FASCISTE

LA VITTORIA DEL GRANO

Il 24 giugno del 1925 l'Agenzia Stefani comunicava: « Il Presidente del Consiglio dei Ministri On. Mussolini ha ricevuto il dott. Franco Samarani, con un gruppo di tecnici agrarii: Piotti, Aloi, Folloni, Nicola, che intendevano sollecitare provvidenze per incrementare la produzione del frumento, ed ha annunciato che assumerà egli stesso al più presto il comando della « Battaglia del Grano » che è urgente combattere e vincere anche per contribuire a risolvere il nostro problema monetario. L'attuale disagio dei cambi deriva per parte maggiore dall'ingente quantità di grano che abbiamo dovuto importare nell'anno che corre, e l'avviare il problema del grano verso la sua risoluzione corrisponderà a togliere la causa principale dell'attuale svalutazione della lira ».

A questo comunicato che dà inizio ufficialmente alla Battaglia del Grano da parte del Capo del Governo d'Italia, fa riscontro il discorso dello stesso On. Mussolini, pronunciato il novembre scorso a Roma in occasione della riunione del Comitato Permanente del Grano, discorso che costituisce — quasi — il Bollettino della Vittoria.

« Annuncio che, ultimate colla più grande esattezza tutte le rilevazioni statistiche, il raccolto granario del Regno d'Italia nell'anno 1933, undecimo del Regime Fascista, ottavo della Battaglia del Grano, è stato di quintali 81.993.200. La superficie investita a frumento è stata di ettari 5.085.934: la produzione media per ettaro è perciò stata di quintali 15,9. È questa la media unitaria più elevata che la storia dell'agricoltura italiana ricordi.

« Il raccolto di quest'anno segna la Vittoria della Battaglia del Grano, conseguita rispettando i canoni posti nel 1925, dopo una progressione di successi che vale la pena di citare:

« Sessennio anteguerra (1909-1914) media produzione annua: quintali 49.272.000; media produzione per ettaro: quintali 10,30.

« Sessennio precedente alla Battaglia del

LA SPIGA DELLA VARIETÀ « CARLOTTA ».

Grano (1920-1925) media produzione annua: quintali 51.280.000; media produzione per ettaro: quintali 13,4.

« Ottennio della Battaglia del Grano (1926-1933) media produzione annua: quintali 65 milioni 801.575; media produzione per ettaro: quintali 13,4.

Nell'ultimo triennio (1931-1933) di questo periodo ottennale la media produzione annua è stata di quintali 74.296.400 e la media [illegible] per ettaro di quintali 15,03 ».

***

[illegible] questi meravigliosi ri-[illegible] — e non è inutile ricordarlo — [illegible] Il Governo ha ritenuto doveroso — una volta presa l'iniziativa — di appoggiarla con un provvedimento che valesse a difendere il prodotto nazionale dalla concorrenza estera; e questo provvedimento è stato attuato coll'aumento del dazio doganale.

Tale difesa riuscì non solo efficace al fine per il quale era stata pensata, ma anche al fine di spingere gli agricoltori ad affrontare i necessari sacrifici finanziari per giungere ad aumentare sensibilmente la produzione.

Ma questo provvedimento economico sarebbe riuscito inefficace, o quasi, se la scienza e la tecnica non avessero potuto e saputo dare all' agricoltore i mezzi tecnici per giungere allo sperato risultato.

E tali risultati sono stati ottenuti mercè le nuove varietà di grano, la nuova tecnica delle concimazioni e la nuova tecnica della coltivazione.

***

Abbiamo messo per primo — nell'elencazione dei coefficienti della vittoria — le nuove varietà di grano, perchè esse rappresentano indubbiamente il coefficiente fondamentale.

E ci spieghiamo.

L' Italia aveva già delle buone varietà di grano; varietà che erano divenute classiche per l'adattamento a speciali condizioni di clima e di ambiente. Ricordiamo, fra queste, il Cologna Veneto, il Gentile Rosso, il Rieti, il Rosso Olona, ecc.

Con queste varietà, però, non sarebbe stato possibile, col solo miglioramento della loro coltura, superare certi limiti di produzione; perchè, specie nelle terre più fertili, esse andavano troppo facilmente soggette all'*allettamento;* con la quale dizione i tecnici esprimono il fenomeno del coricamento delle piante di grano, dovuto alla poca resistenza degli steli, specie se sottoposti all'azione di forti venti accompagnati da pioggie e da temporali.

Un'altra causa sfavorevole alla coltura delle vecchie varietà di frumento, tutte più o meno a ciclo vegetativo lungo, e che in certe an-

IL PALAZZO OVE HA SEDE L'ISTITUTO NAZIONALE DI GENETICA PER LA CEREALICOLTURA A ROMA.

nate assumeva proporzioni più gravi, era poi costituita dalla cosiddetta « stretta » finale, e cioè da quel fenomeno caratterizzato da una anticipata ed affrettata maturazione della granella per effetto di temperature precocemente estive ed improvvise, che in pochi giorni, e in molte zone meridionali talvolta in poche ore, precipitano la maturazione dei semi, i quali restano piccoli, stremenziti, e quindi più leggeri e di qualità più scadente.

Ora tutte queste avversità, alle quali si aggiungevano spesso malattie crittogamiche assai dannose, quali le « ruggini », mentre da un lato limitavano di per sè stesse la produzione del frumento, dall'altro rendevano in gran parte vani gli sforzi degli agricoltori, [illegible] non potevano spingere le proprie col[illegible], coll'impiego di alte dosi di fertilizz[illegible] senza correre il rischio di aggravare [illegible] che affliggevano la nostra coltura frumentaria.

[illegible] erare questa specie di colonne d'Er[illegible] anti alle quali la tecnica colturale g[illegible] colle vecchie varietà, sembrava do[illegible] tarsi, occorreva che la scienza che [illegible] del miglioramento di razza nei cereali — la genetica applicata — risolvesse il problema di ottenere varietà nuove di grano, dotate di alta produttività e nello stesso tempo resistenti all'allettamento ed alle altre cause avverse che abbiamo sopra ricordato.

A questo proposito è da ricordare soprattutto l'opera meravigliosa di Nazareno Strampelli, Direttore dei due maggiori Istituti italiani che si occupano di genetica applicata alla cerealicoltura: la R. Stazione Sperimentale di Granicoltura di Rieti e l'Istituto Nazionale di Genetica per la Cerealicoltura di Roma.

Agli studi del prof. Nazareno Strampelli sono dovute le varietà di grano che hanno reso possibili produzioni che qualche anno fa sarebbe stato follìa sperare, e che hanno portato il contributo più efficace e decisivo alla vittoria della Battaglia del Grano.

I lavori dello Strampelli, iniziatisi nel 1900 a Camerino, proseguirono e si svilupparono a Rieti dove, sotto la sua direzione, fu fondata nel 1903, una Cattedra Sperimentale di Granicoltura, trasformata nel 1907 nell'attuale R. Stazione Sperimentale di Granicoltura « Nazareno Strampelli ».

LE SPIGHE DELLE VARIETÀ « ARDI[illegible] » E « MONTANA »

La pianura reatina era celebre, fin dai più antichi tempi, per la produzione di una pregiata varietà di grano, il « Rieti », che aveva la caratteristica di resistere all'attacco della più grave malattia, le ruggini. Ma anche questa varietà, come la massima parte dei vecchi frumenti italiani, va soggetta all'allettamento, tanto più facile e grave quanto maggiore è la fertilità, naturale o indotta, del terreno in cui si coltiva.

Il prof. Strampelli si dedicò senz'altro allo studio di questa varietà, indirizzando le sue ricerche ed esperienze al miglioramento di essa, soprattutto nell'intento di darle quella resistenza all'allettamento che purtroppo non [illegible]

[illegible] delle ricerche a mezzo della se[illegible] genealogica, partendo sempre dalla [illegible] appezzamenti separati delle gra[illegible] ciascuna spiga che si distinguesse [illegible] comune per qualche sia pur lie[illegible] carattere di maggior pregio [illegible]

però allo Strampelli risultati pratici apprez[illegible]zabili; e fra le varie centinaia di « linee pure » isolate dal « Rieti » nessuna, qualunque fo[illegible] se il metodo di selezione seguito, si mostrò dotata di spiccate prerogative nei riguardi della resistenza all'allettamento.

Accertatosi allora che la resistenza a questa avversità doveva attribuirsi alla conformazione dello stelo o culmo del frumento, e soprattutto alla sua struttura anatomica o impalcatura interna, il prof. Strampelli riconobbe la proprietà ricercata nelle piante il cui stelo era provvisto di molti fasci fibro-legnosi aventi sezione allungata nel senso del raggio del culmo e disposti in più serie concentriche. La varietà « Rieti » presenta invece pochi fasci e poco sviluppati; ed essa inoltre, essendo l'unica ed esclusiva varietà coltivata da secoli nella pianura reatina, si era andata così stabilizzando e plasmando a quell'ambiente, rimasto sempre lo stesso, da rendere vano ogni sforzo per migliorarla con i

UN BEL CAMPO DI « DAMIANO » PRIMA DELLA MIETITURA (SIG. ETTORE LAMPERTICO, MILANO)

sola selezione, per aumentarne, oltre alla resistenza all'allettamento, anche la potenzialità produttiva.

Il prof. Strampelli, convintosi così ben presto che per dare ad una varietà o razza un carattere in essa per nulla esistente, si rendeva necessario ricorrere all'incrocio con altra varietà o razza in possesso del carattere desiderato, si dedicò senz'altro ai lavori di « ibridazione », incrociando il « Rieti » con altre varietà nostrali ed esotiche, che frattanto egli aveva riunito da ogni parte del mondo in un apposito campo sperimentale di acclimatazione.

La tecnica dell'incrocio, anche nel frumento, non è difficile nell'esecuzione materiale perchè, una volta imparata, essa è soprattutto un esercizio di pazienza. Si tratta, in sostanza, di asportare dai fiori della pianta che deve fungere da femmina, gli organi maschili, cioè le antere che portano il polline, prima che questo sia maturo. Al momento [illegible] dai fiori della pianta destinata a [illegible] da maschio, si raccoglie il polline ma[illegible] e lo si porta, con un pennellino, sopra [illegible] femminili dei fiori, castrati, della pianta che funge da femmina. Il tutto, si intende, preceduto e seguito da altre minute operazioni e da speciali accorgimenti, onde assicurare la perfetta riuscita dell'incrocio e la più alta percentuale di attecchimento.

Ma il difficile viene dopo.

Già il genetista, nell'accingersi a fare un incrocio, non parte alla cieca, ma a ragion veduta; mirando, cioè, nella scelta dei soggetti, al punto di arrivo, allo scopo che vuole raggiungere.

Ed è qui e nel lavoro successivo che si rivela l'intuito e si applica quello spirito di osservazione che la sola cultura scientifica, indispensabile, non basta ad assicurare, e che sono assolutamente necessari per giungere a conclusioni positive e a risultati di interesse pratico.

Con la guida delle famose leggi sulla eredità, scoperte dal celebre abate agostiniano Gregorio Mendel, il genetista segue, nelle discendenze o generazioni dell'ibrido successive alla prima, tutte le forme che — con regole esatte o molto vicine alla formula matematica — compaiono in numero più o meno grande e talvolta grandissimo; e sceglie, finalmen-

LA SPIGA DELLA VARIETÀ « EDDA ».

te quelle che presentano nel più alto grado le prerogative ricercate, iniziando su di esse il lavoro di fissazione, per la ricerca degli individui « omozigotici » (1).

Questo lavoro dura sempre degli anni; spesso molti anni, e talvolta, anche dopo dieci, quindici e più generazioni, il genetista è costretto a proseguire il suo lavoro, perchè non sono ancora apparsi, nelle discendenze di un [illegible] individui omozigotici delle forme ri[illegible] alle sue ricerche.

[illegible] di tali difficoltà e della grande [illegible] e mole del lavoro (il prof. Stram[illegible] in quasi trent'anni, ha eseguito oltre [illegible], i risultati non si sono fatti at[illegible] troppo; ed il primo nuovo frumen-

[illegible] in embriologia l'uovo fecondato

to, e cioè il tipo n. 637 dell'ibrido « [illegible] Massy », ottenuto col metodo di cui [illegible] to sommariamente abbiamo fatto cenno, [illegible] dal prof. Strampelli pubblicato nel 1914 [illegible] nome di « Carlotta Strampelli », in omag[illegible] alla compagna della sua vita, che di [illegible] stata anche la più preziosa di tutti i [illegible] collaboratori.

Il « Carlotta », varietà specialmente de[illegible] nata a terre feraci, profonde e fertili dell'I[illegible] lia settentrionale e centrale, presenta u[illegible] assoluta resistenza ai freddi ed alle rugg[illegible] buona resistenza all'allettamento, alta produ[illegible] tività ed eccellenti qualità alimentari.

Questa varietà, come altre che quasi co[illegible] temporaneamente il prof. Strampelli ebbe [illegible] pubblicare, aveva però un ciclo vegetativ[illegible] eguale a quello delle comuni varietà, e qui[illegible] li andava anch'essa soggetta, specie in cert[illegible] annate e in località meno adatte alla sua co[illegible] tura, ai danni della «stretta » finale.

Per questi ed altri motivi egli indirizzò [illegible] ricerche successive ad ottenere nuove varie[illegible] li grano a ciclo vegetativo raccorciato, [illegible] modo che, maturando esse con un anticip[illegible] li quindici o venti giorni sulle comuni vec[illegible] chie varietà, potessero sfuggire alle avversit[illegible] dell'ultimo periodo di vegetazione che è quel[illegible] lo nel quale più frequentemente si verifica [illegible] fenomeno della « stretta ».

Ma alla precocità di maturazione occorreva accoppiare la più elevata resistenza all'allettamento e alle malattie, e la potenzialità produttiva più alta possibile, sia in peso sia in qualità, onde consentire le più audaci applicazioni della tecnica colturale moderna.

Ed ecco che, nel 1920, sfatando la vecchia credenza che precocità e produttività fossero prerogative fra loro antitetiche, il prof. Strampelli pubblicò il primo dei suoi nuovi grani precoci, a cui mise il nome di « Ardito », che è il tipo n. 390-1916 ottenuto dalla reibridazione del tipo « Rieti » × « Wilhelmina Tarwe » n. 21 (molto produttivo ma eccessivamente tardivo), con il frumento giapponese « Akagomughi », precocissimo, per quanto di nessun valore colturale. Egli fece, cioè, il reincrocio « Akagomughi » × (« Rieti » × « Wilhelmina Tarwe ») da cui, oltre all'« Ardito » ottenne altri tipi precoci pregevolissimi, aristati o senza ariste, che successivamente furono da lui pubblicati coi nomi, ormai ovunque ben noti, di « Fausto », « Mentana », « Villa Glori », « Edda », « Rismondo », « Damia-

LE SPIGHE DELLE VARIETÀ « DAMIANO » E « ROMA »

[illegible], « Fieramosca », « Mentana mutico », ecc. Da altri incroci sono invece derivati il « Ba[illegible] », il « Fanfulla » ed il nuovissimo « Ro[illegible] ». A tutti questi grani precoci dello [illegible]elli, che si prestano ad una vera in[illegible]zzazione della coltura frumentaria, [illegible] potenzialità produttiva meravi[illegible] ottime qualità alimentari, fanno [illegible] altri frumenti teneri a maturazione normale, che il prof. Strampelli ha studiato per determinati ambienti: il «Virgilio», il « Baionette », il « Cambio », il « Catria », il « Terminillo »; nonchè il frumento marzuolo « Principe Potenziani » ed i frumenti duri « Dauno », « Senatore Cappelli » ed « Aziziah 17-45 » — quest'ultimo a maturazione precoce — che hanno in gran parte sostituito le vecchie varietà di grani duri nel Mezzogior-

[illegible] per la [illegible] gra-

[illegible] produzioni.

***

Risolto il problema delle varietà, la tecnica delle coltivazioni del grano, per quanto riguarda le concimazioni, ha subito una profonda rivoluzione. Mentre prima l'agricoltore doveva limitare la quantità dei concimi da somministrare al grano, per tema che esso allettasse, ora l'agricoltore che dispone di varietà resistenti all'allettamento e che possono perciò sostenere forti quantità di concimi, ne somministra in grande abbondanza.

E se prima della Battaglia del Grano si poteva dire che una lauta concimazione, in ragione di ettaro, consistesse in circa quintali 5 di perfosfato [illegible], quintali 1-1,5 di solfato ammonico e, nei terreni [illegible] fertili, anche un quinta[illegible] concime potassico, oggi [illegible] titativi sono stati du[illegible] e anche più, [illegible] vare ad esempio ai [illegible] tali di concime fosfatico, ai sei [illegible] concime azotato, ai tre quintali [illegible] e ciò con un notevole tornaconto economico per l'agricoltore. Soprattutto ener[illegible] me è stato l'aumento nel consumo dei con[illegible] cimi azotati. Sino a quando non furono co[illegible] stituite le nuove varietà si ri[illegible] teneva che la causa principale dell'allettamento fosse dovuta alla esuberanza dei concimi azotati in confronto agli altri e perciò si limitava l'uso di questo fertilizzante. Ora invece l'agricoltore tende ad usare largamente l'azoto nella concimazione, ricorrendo anche al sistema della distribuzione frazionata dei nitrati durante tutto l'inverno e fino a primavera inoltrata, di modo che la pianta — passata la stagione invernale — possa riprendere la sua attività colla massima energia. Metodo, questo delle nitrature invernali, che con qualche correzione sulle norme emanate al suo inizio, ha dato indubbiamente risultati sorprendenti, quando accompagnato da adeguate distribuzioni di fertilizzanti fosfatici e potassici.

VARIETÀ « VILLA GLORI ».

***

Ma anche la tecnica tutta della coltivazione del grano ha subito una profonda trasformazione.

L'aratura del terreno, che per il grano si riteneva fosse prudente non approfondire eccessivamente, ora scende a profondità non lievi, sempre però quando soccorrano laute concimazioni e determinate condizioni del sottosuolo, del sottobosco e del clima.

La semina del grano a spaglio rappresenta un ricordo, e quasi quasi anche la semplice semina a righe è stata abbandonata o, per essere più precisi, il sistema di semina in linea va orientandosi verso altri metodi.

Si semina a linee binate, cioè con due righe lontane tra loro di otto centimetri, lasciando tra una coppia di linee e le altre una

(fot. G. Galimberti)

LA BATTAGLIA DEL GRANO IN MONTAGNA - Un campo a Sarentino

Allegato al fascicolo di Luglio 1934 XII de "Le Vie d'Italia"
Stampa Stab. Pezzini - Milano IV

(fot. G. Laeng)

LA BATTAGLIA DEL ORANO IN MONTAGNA - Mietitura a 1350 metri (Tu, V. Camonica)

(fot. G. Galimberti)

LA BATTAGLIA DEL GRANO IN MONTAGNA - I COVONI PRONTI (V. di Sarentino)

(fot. G. Galimberti)

LA BATTAGLIA DEL GRANO IN MONTAGNA - I COVONI SUL CARRO (V. Sarentino)

MAGNIFICO CAMPO DI « DAMIANO » A RIGHE BINATE (SIG. A. LAMPERTICO, MILANO)

tanza di 20-25 centimetri. Oppure si semina con tre righe avvicinate tra loro a otto centimetri, lasciando tra una terna e le altre una distanza di 30-35 centimetri.

Questo sistema è stato studiato per rendere più facili i lavori di zappatura, i quali, nella condizione delle file binate o, meglio, in quelle trinate, possono essere compiute con speciali macchine, che servono anche per una leggera rincalzatura alle piantine del grano.

Per di più col sistema delle file binate o trinate si ha una maggiore produzione, il che vale a rendere meno fatale l'impiego di macchine [illegible].

In [illegible] l'agricoltura attuale è verso l'uso di una forte quantità di seme. Sino a qualche anno fa si calcolava che fosse sufficiente un quintale o poco più di seme per ettaro, e si tendeva a seminare rado, in linee

FRUMENTO SEMINATO A RIGHE BINATE

[illegible] A LINEE TRINATE HA PRODOTTO QL. 73 DI GRANO AD ETTARO (SIG. E. LAMPERTICO)

FRUMENTO SEMINATO A RIGHE BINATE.

distanti. Oggi, per le varietà precoci, si usano kg. 200-230 di seme per ettaro e ciò perchè è provato che l'accestimento non è una prerogativa favorevole, e che i più alti prodotti si hanno con seminati fitti costituiti da molte piante ma ognuna con poche spighe ben grosse, anzichè costituiti da piante meno numerose sebbene dotate ognuna di molte spighe, stremenzite e magre.

***

Con gli accorgimenti sopra illustrati, e cioè coll'uso delle nuove varietà, coi nuovi sistemi di preparazione del terreno e di cure colturali e coll'uso di generose concimazioni, l'agricoltura italiana è riuscita ad ottenere il brillantissimo risultato di aumentare il prodotto medio per unità di superficie di circa il 50 % in confronto del periodo dell'immediato dopo guerra. E se i quintali 15 di grano per ettaro rappresentano la media produzione nazionale, abbiamo delle punte che possono sembrare fantastiche che non si fossero al contrario realmente ottenute.

Ne citeremo una, che riteniamo sia la più alta: a S. Donato Milanese, il cav. Gio-

UNO SPLENDIDO CAMPO DI GRANO PROSSIMO ALLA MIETITURA (CAMPAGNA MILANI ( )

(fot. E. Biagini, Firenze)

CAMPO DI GRANO NELL'APPENNINO TOSCANO.

condo Castelnuovo ha ottenuto — nella campagna granaria 1933 — quintali 88,35 per ettaro, col « Damiano », in un appezzamento di terreno di circa due ettari. Risultato meraviglioso — come ognuno vede — ma risultato reale che, se costituisce un *record*, è seguito da numerosissimi casi d'alte produzioni come è stato messo in evidenza dai risultati degli annuali concorsi nazionali del grano.

Anzi, l'esame delle condizioni nelle quali si sono verificate le più alte produzioni ha valso a mettere in evidenza che esse si verificano solo nelle aziende le quali hanno un forte carico di bestiame da latte e da lavoro, in modo da potere disporre di forti quantitativi di letame per la concimazione dei terreni.

L'importanza quindi del vecchio binomio — prato e grano — che ha costituito sempre il criterio fondamentale nell'investimento dei terreni colle diverse colture, ha trovato una luminosa conferma nei risultati della Battaglia del Grano, la quale ha messo in evidenza che i più alti prodotti in grano si possono ottenere solo nelle aziende le quali, disponendo di foraggio in larga misura, possono tenere, come si dice, un forte carico di bestiame che permetta una generosa concimazione organica; condizione, questa, necessaria e sufficiente perchè l'uso delle razze elette, l'impiego dei migliori accorgimenti tecnici e delle più laute concimazioni chimiche possano dare i più alti prodotti.

Ed è per questo che il Capo del Governo ha disposto che coll'annata agraria 1934-193[illegible] il Concorso annuale sia chiamato « Concorso Nazionale del grano e delle aziende agrarie », intendendo con ciò raggiungere « coordinati obiettivi quali — insieme coll'ulteriore progresso della produzione unitaria del grano — l'incremento della produzione foraggera e il miglioramento zootecnico ».

Gli anzidetti criteri informativi, determinati con chiara precisione dal Duce, stanno a significare l'eccezionale importanza del nuovo Consorso che comprenderà — nello spirito nel contenuto e nelle sue norme — l'azione che il Governo Fascista intende svolgere per il sempre più razionale sviluppo e progresso dell'economia rurale.

Le mète raggiunte dalla Vittoria del Grano saranno pertanto consolidate e perfezionate.

CARLO DEL BO

(disegno di Leporini)

CHIETI - I RESTI DI UN GRUPPO DI TRE TEMPIETTI ROMANI.

SCOPERTE A CHIETI ROMANA

Fra le città del versante orientale del medio Appennino, ove ne togliamo Ascoli Piceno, forse nessuna conserva vive e presenti le testimonianze della civiltà romana, che ha dato organizzazione alle regioni, dignità e stabilità ai centri urbani, quanto Chieti, l'antica *Teate*. Essa è sorta come sede di vita sociale già nella lontana preistoria, in sede forte su un colle arduo alle pendici della Maiella, in regione fin dalle età più antiche ricca di vita; fu città principale della tribù dei Marrucini (per questa venne detta anche *Teate Marrucinorum*), e divenne in seguito città romana, municipio, quando — dopo la guerra sociale — i Marrucini si sottomisero a Roma ricevendone la cittadinanza con l'inscrizione nella Tribù Arnense. Più che dalla scarsa tradizione storica noi siamo informati a questo riguardo dai resti dei monumenti che la ornavano; essa dovette essere ricca e molto abitata (Silio Italico la chiamò *Magnum Teate*) e fu per varii secoli fiorente; ma il miglior momento è probabile sia stato la seconda metà del 1° secolo d. Cr., nell'età dei Flavi.

Resti romani affiorano ovunque nel sottosuolo dell'attuale città; conosciamo un teatro di notevoli dimensioni, possenti edifizi e sotterranei della cui entità e della cui destinazione non abbiamo ancora conto preciso, cisterne, alcuni templi, di cui uno recentemente scoperto nel fare il nuovo Palazzo delle Poste, edifizi ornati di scolture, quale il sepolcro di C. Lusio Sorax, con rilievi rappresentanti ludi gladiatorii, statue e mosaici; un complesso insomma quale poche delle pic-

(fot. R. Soprint. Antich., Ancona)
CHIETI - DECORAZIONE DELLA CRIPTA DI UN TEMPIETTO

cole città provinciali dell'Impero potevano vantare.

Caduto l'Impero, sulla stessa area della città romana crebbero e si sostituirono, con alterne vicende, la medievale e la moderna, distruggendo o coprendo le costruzioni antiche. E quanto s'era ancora salvato dalla rovina, nel periodo trascorso era stato lasciato cadere in abbandono penoso e colpevole; le strutture decorative e gli ornati degli edifici, scrostati o bruttati da intonaci, erano caduti per larghe zone; e gli ambienti antichi erano diventati depositi od officine, pur quando non dei luoghi di scarico di terra e di rifiuti

Da poco tempo, dietro l'esempio di Roma, [illegible] città Italiane le cui origini si riportano [illegible] hanno cominciato a portare cura ed [illegible] ricordi di quel passato, ritornato [illegible] vivo nel nostro animo odierno; e in realtà il loro valore oltrepassa quello effettivo dei ruderi o dei resti, — che offrono degli elementi scientifici, storici e talora anche artistici, — ma soprattutto esprimono il legame ideale ad un passato, verso il quale noi ci riportiamo come eredi, con desiderio di affermare in esso la nostra tradizione ed il nostro destino.

Nel caso di Chieti poi, i resti romani erano qualche cosa di più di meri ruderi, di residui il cui valore fosse soprattutto ideale e simbolico; restavano ancora, dell'età romana, delle opere compiute, in cui si potevano riconoscere i modi e gli ideali dell'arte romana, vere opere d'arte, insomma, che oltre che al nostro orgoglio parlavano anche al nostro senso estetico e, restituite, potevano essere fonte di ammirazione e di emulazione.

Spinta da tali considerazioni, la Città stessa ha desiderato di onorare e rivalutare le testimonianze della sua romanità, disegnando la liberazione e la reintegrazione di qualcuno dei monumenti più compiutamente conservato, in tale intendimento e specialmente nell'esecuzione delle opere, validamente aiutata e guidata dalle autorità preposte dallo Stato alla tutela delle antichità. Dopo quasi due anni di lavoro, i risultati sono tali che è opportuno di farne conoscere sommariamente l'entità e l'importanza.

Due sono le opere più importanti iniziate: la liberazione e il restauro d'un gruppo di tre tempietti di età imperiale; lo scavo e la reintegrazione di una grande conserva d'acqua al servizio delle Terme.

Dei tre tempietti, due erano stati coperti da case di abitazione, e il terzo era stato tramutato nella Chiesa di San Paolo, forandone il muro di fondo per aprirvi la porta d'ingresso, e risarcendo con murature i vani del pronao diventato sede dell'altare. Del complesso, l'unico elemento rimasto apparente era il muro esterno di questa Chiesa, in talune zone del quale si riconosceva fra guasti, rappezzi e deturpamenti di ogni specie, l'antica opera del tempio romano a 'esene

di mattoni e specchi intermedii di opera reticolata.

Con un lavoro in cui un alto scopo di rievocazione del passato si univa a vantaggi attuali, quali il risanamento di un vecchio e malsano quartiere ed il miglioramento della viabilità in una zona centralissima della città, le case costruite sui ruderi antichi sono state abbattute e portate a mano a mano riportati alla luce ed isolati. Contemporaneamente si procedeva al restauro interno ed esterno ed alla rimessa in vista delle murature originali del tempio tramutato in Chiesa, con uno scavo effettuato su tutti i lati si riportò il livello all'antico: e liberate le strutture antiche dalle superfetazioni e dagli interramenti si continuò a reintegrarle nel loro originale aspetto.

Primi risultati conseguiti furono la restituzione della pristina forma alla fabbrica antica e la sua piena conoscenza: si tratta di un tempietto prostile tetrastilo composto di una cella preceduta da un vasto pronao con colonne, al quale si accedeva per una stretta scaletta; questa dava a sua volta in un'ampia gradinata a due rampe, lunga m. 4,80, costituente la base del prospetto nel suo complesso.

(*fot. R. Soprint. Antich., Ancona*)
CHIETI - DECORAZIONE DI MATTONI E RETICOLATO NELL'INTERNO DI UN TEMPIETTO ROMANO.

Esso è collocato su un vasto podio nel cui interno son ricavate ben tre vaste cripte: la prima, sottostante alla gradinata, avente solo valore di fondazione; le altre due, alte m. 4.70, accuratamente finite ed ornate, comunicanti tra loro, con l'esterno e con il tempio vicino per sette porte; la prima, più piccola (m. 5,70 × 5,45), sottostante al pronao, è coperta da una robusta volta a botte normale all'asse del tempio; l'altra maggiore (m. 5,70 × 14,50) coperta da volta a botte secondo l'asse del tempio, ha — praticate nelle pareti maggiori — tre e tre nicchie rettangolari alte due metri, con stipiti ed architravi di grossi mattoni e il fondo a specchi di reticolato, separati da doppi filari di mattoni fino a pag.

Le pareti maggiori di tutt'e due sono costituite con una elegante e robusta opera; le porte aperte verso l'interno hanno stipiti ed architravi in grandi mattoni lasciati in vista, disposti negli stipiti con dentature laterali e nell'architrave con inclinazione progressiva verso l'esterno; sopra l'architrave è girato un arco di scarico di mattoni posti a raggiera; infine le zone laterali e soprastanti sono ulteriormente divise da doppi filari di mattoni in spazi di diversa ampiezza, empiti di specchi ad opera reticolata in cui mattoncini rossi e tufelli grigi si alternano con gradevole effetto di policromia.

La cella, che ha una pianta di m. 5,80 per 8,25 e che aveva un tetto a due spioventi, alto presumibilmente m. 7,50, è analogamente costruita in opera laterizia messa in vista. Nell'interno, filari verticali e orizzontali di mattoni dividono le due pareti maggiori in una rete dalle larghe maglie, i cui vani sono riempiti da specchi in opera reticolata; nel muro di fondo esistono solo i filari di mattoni spaziati da zone di reticolato (fig. a pag. 495 e 497).

(fot. R. Soprint. Antich., Ancona)
CHIETI - LESENE E SPECCHI DI RETICOLATO NELL'ASPETTO ESTERNO DI UN TEMPIETTO ROMANO.

Nell'esterno il volume delle cripte ha riscontro in una sporgenza del podio con architravi di travertino sulle porte, stipiti di mattoni ed archi di scarico; gli spazi tra queste strutture, delineanti le linee di forza e di resistenza, sono a lor volta sempre riempiti di reticolato. Quando comincia la cella con una rientranza segnata da una cornice di mattoni, ha inizio un'opera gustosissima, raro esempio della fusione, nell'architettura romana, della strutturalità e della sapienza decorativa; la parete è ritmata tra i pilastri estremi da tre lesene verticali in mattoni con dentature laterali, leggermente sporgenti come a dare una ossatura, una carena, alla costruzione; gli spazi intermedii sono divisi nel senso orizzontale da fasce di grossi mattoni in cinque zone accuratamente riempite di reticolato, sempre con alternanza di mattoncini [illegible] e di tufelli grigi; l'effetto cromatico [illegible]truttivo del complesso è di rara efficacia (fig. qui a fianco). Ho voluto scrivere particolarmente questa, specie nella sua ricerca [illegible]tiva, per farne risaltare la [illegible]nalità e il gusto d'arte: l'[illegible] reale volume e costruzione [illegible] quanto costituisce linea di [illegible] di resistenza è reso evidente [illegible]gente con le solide strutture [illegible]cali ed orizzontali di mattoni [illegible] tre gli spazi di riposo sono a[illegible] dal reticolato che non dà l'[illegible] peso e di sforzo e allevia con [illegible] policromia. Questa decorazione [illegible]risce ad un'anima interna di [illegible] cementizia, specialmente forte [illegible] due muri laterali del podio su[illegible] gravano le volte, fatte di filar[illegible]ralleli di scaglie messe di co[illegible] di tale struttura interna essa d[illegible]razione esprime il sistema delle [illegible]ze e delle tensioni con una c[illegible]rezza piena di evidenza e di dr[illegible]maticità, e lo orna con schietta [illegible]lezza.

La tecnica costruttiva del re[illegible]colato misto con strutture laterizi[illegible]dentate quale osserviamo nel te[illegible]pietto di Chieti, si afferma nell'[illegible]chitettura romana nella seconda metà del 1° secolo d. Cr.; la trovi[illegible]mo già in edifici attribuiti al pe[illegible]do di Claudio, ha poi una la[illegible] applicazione con Domiziano, nella villa di [illegible]bano, con Traiano nelle costruzioni delle [illegible] Terme, e riceve infine un larghissimo e [illegible]finato uso nelle Ville Tiburtina e Prenestina di Adriano.

Questo è già buon elemento per la data[illegible]zione del tempietto di Chieti, ed anche [illegible] dati di scavo, monete, resti plastici, ecc. con[illegible]cordano per fissarne l'erezione nella seconda metà del I° secolo d. Cr.; ma ogni dubbio che potrebbe nascere è risolto per la presenza della lapide dedicatoria, esistente prima del 1611 sulla fronte del Tempio, secondo riferisce il Baroncini, e più tardi spostata nella facciata attuale della Chiesa, corrispondente al muro posteriore del Tempio; e che suona:

M. Vettius Marcellus proc. Augustorum
[illegible] Helvidia C. F. Priscilla Marcelli S.P.F.

Il dedicatore del Tempio dunque sarebbe M. Vettio Marcello, procuratore degli Augusti, che da un passo di Plinio (Nat. Hist.

(83-100) sappiamo essere stato cospicuo cittadino dell'ordine equestre al tempo di Nerone; nell'età di questo Imperatore dunque l'opera deve essere stata eretta e compiuta.

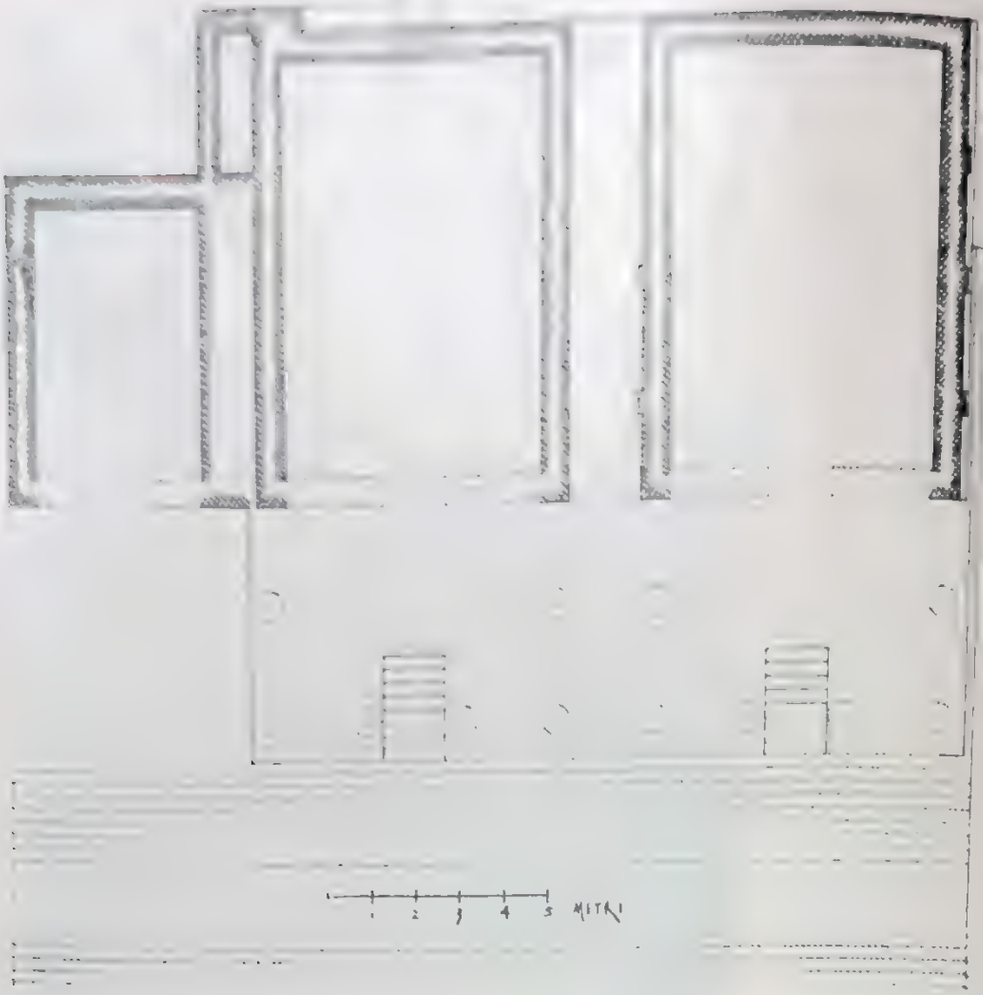
La sua forma non consueta, specie in considerazione delle cripte con le nicchie, ci porta ora al problema dello scopo e della interpretazione. Molto spesso nell'architettura romana questi piccoli tempietti su podio e con cripte hanno carattere funerario; essi derivano probabilmente da un tipo struttivo importato dall'Asia Minore ellenistica, in cui si era unita la tomba monumentale con il tempietto per il culto del defunto divinizzato ed eroizzato; quello che i Greci chiamano *Heroon*. Questo tipo in Italia si è incontrato e fuso con un tipo struttivo di tempio di invenzione etrusca, in cui la cella era sostenuta da un alto podio pieno. Da tale fusione è divenuta una alterazione dello scopo originario, sì che nel mondo romano esso è adoperato sia come Heroon (e ne abbiamo esempli sparsi ovunque, in Sicilia, a Selinunte e ad Agrigento, nella Campania, a Roma stessa, nella Via Latina, ed, esempio importante, nel sepolcro di Annia Regilla, ecc.), sia come tempio vero e proprio, con podio o con cripta sottostante, di cui i modelli sono sparsi ovunque, in Italia e nell'Africa soprattutto.

(*fot. R. Soprint. Antich., Ancona*)
CHIETI - MURO INTERNO DI UN TEMPIETTO ROMANO.

Per questo Tempio di Chieti, prima ipotesi è stata si trattasse di un Heroon, e le nicchie praticate nella cripta parevano confermare, fornendo quasi degli arcosolii per i sarcofaghi; ma anzitutto nello scavo non si è trovata alcuna traccia di sarcofaghi, di scheletri, nè alcun oggetto che richiamasse delle sepolture; poi l'edificio è nel centro della città, mentre è regola nel mondo romano che i sepolcreti siano fuori della cinta muraria; e in seguito il proseguire delle scoperte ha chiarito che l'edificio era in stretta relazione, architettonica e strutturale, con altri edifici pòstigli accanto; quindi il problema della sua destinazione doveva essere risolto considerando il complesso delle fabbriche, non i suoi singoli elementi.

Le esplorazioni hanno rivelato, a lato di questo tempietto, l'esistenza di un secondo in tutto e per tutto — nelle misure, nella tecnica costruttiva e nell'ornato — eguale, separato da una specie di intercapedine larga m. 1,60, sorta di stretto corridoio diviso nel senso dell'altezza in due parti, corrispondenti al podio ed alla cella dei tempietti; l'inferiore comunica con l'esterno per una porta sul fondo, e attraverso esso e per due coppie di porte le cripte sono intercomunicanti, quindi legate ad uno scopo comune; invece le celle sono indipendenti. S'aggiunga inoltre che la gradinata antistante ai due edifici è comune e continua, appunto per riaffermare l'unità del gruppo; ed anche la sua fondazione, a doppia volta a botte fondata su pilastri, costituisce un sistema continuo ed unitario (fig. a pag. 493, 498 e 500).

Col procedere ulteriore delle opere di abbattimento delle vecchie case, alla coppia di tempietti gemelli si è aggiunto nell'ultimo



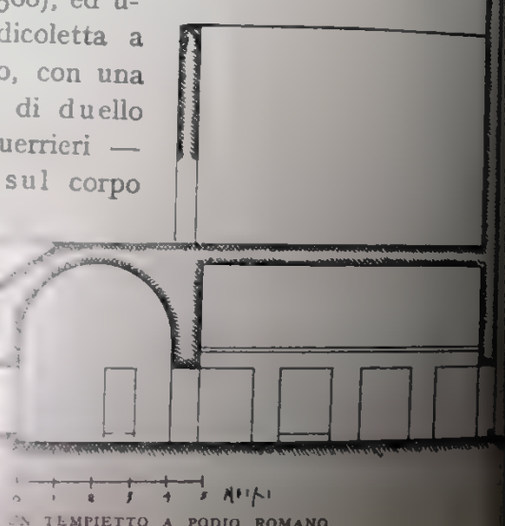
CHILTI - GRUPPO DI TEMPIETTI ROMANI (PIANTA).

i due tempietti giori apparati, lo minore, qu gruppo di tre architettonica e praticamente ti, posti nel della zona urb nella zona di gior traffico e portanza, almen parte fondati su tostanti murature opera quadrata grossi conci di probabilmente partenenti ad anteriori. Della temporaneità di struzione di tutto complesso, oltre l'unità della pia ci pare prova ce la eguale struttura

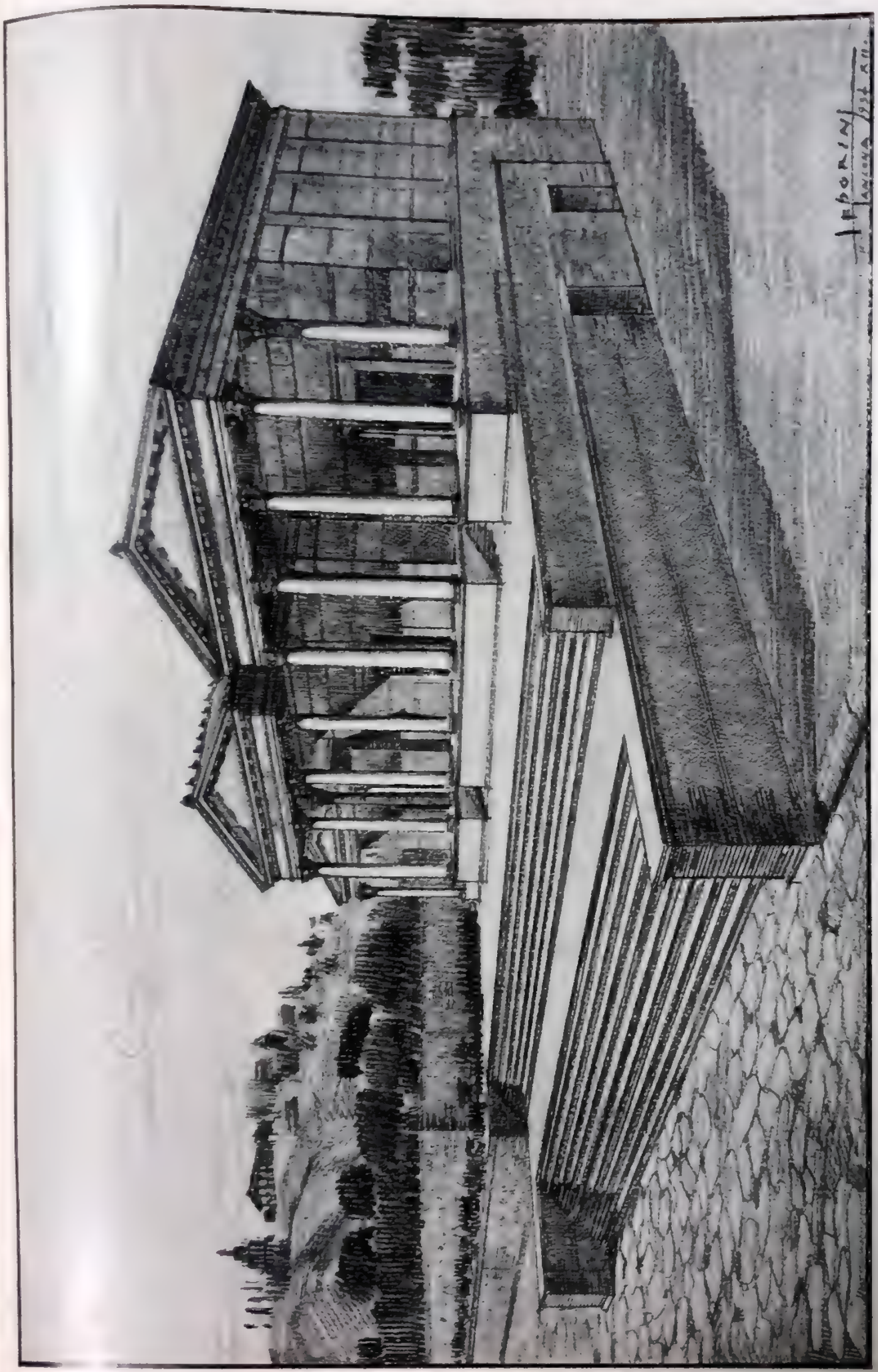
Che la zona fo particolarmente portante, si prova altro modo, consid rando i molti dati restituiti dallo scavo es guito attorno ai tempietti, specie i copio resti di scolture anche colossali in terracotta in pietra e bronzo, in condizioni lacrimevoli che però ci confermano che intorno al gruppo di edifici erano erette molte statue, rappre sentanti divinità, imperatori o personaggi il lustri della città. Come esempio valgano i re sti d'una immagine colossale, di cui i pied raggiungevano una lunghezza di circa un metro e il resto in proporzione (fig. a pag. 500), ed una edicoletta a rilievo, con una scena di duello tra guerrieri — forse sul corpo

tempo un altro elemento. Già si era osservato che la gradinata non cessava all'altezza del secondo tempio, ma continuava ulteriormente; in seguito, tra i muri moderni demoliti, è apparso un terzo tempietto per fattura tecnica e decorazione eguale agli altri, da essi separato per una piccola intercapedine senza comunicazione, è più piccolo, sia nella cella sia nella cripta sia probabilmente anche nell'altezza; la cella infatti misura solo m. 5,45 x 3,65, la cripta m. 6,25 x 3,55, ed è priva di nicchie; del pronao non si è trovato traccia, nè è possibile dire se, molto profondo, si portasse sulla stessa linea degli altri fino alla gradinata, oppure se si arrestasse con la facciata su un piano più arretrato; cosa più probabile. Le mura della cella sono ornate di opera reticolata eguale a quella degli altri tempietti.

[illegible] costruiamo dal- [illegible] abbiamo un [illegible] composto di [illegible]



[illegible] TEMPIETTO A PODIO ROMANO.



IL GRUPPO DEI TEMPIETTI ROMANI, A CHIETI, QUALI DOVEVANO PRESENTARSI NEI I SECOLI DI CRISTO

(Fot. R. Soprint. Antich., Ancona)

CHIETI - FRAMMENTI D'UNA STATUA COLOSSALE ROMANA.

di un caduto, presso la porta di una città, che piuttosto che un avvenimento della città parmi rappresenti una scena omerica; opera efficace e pregevole anche se non di grande originalità di stile e di composizione (fig. a pagina 501). Oltre a questo, si son trovate molte lastre sottili di marmi pregevoli, tagliate a figure geometriche, che è supponibile appartenessero a qualche pavimento musivo in *opus tessellatum*, forse dei tempietti stessi; frammenti di ornamenti, di trabeazione, in pietra e terracotta, specie antefisse e palmette; e molti brani di iscrizioni onorarie dedicatorie e forse pubbliche, che ad un esame — anche sommario — appariscono di notevole importanza per la storia di Chieti romana.

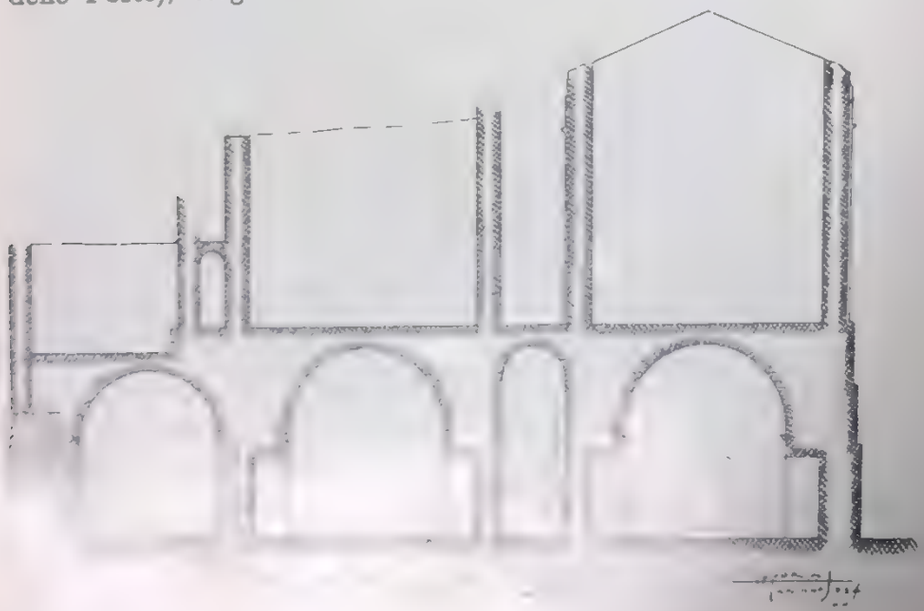
Collocato nel centro della città, su alto podio, in zona ricca di statue e di altri tempietti (di uno vicino è stato messo in luce il podio durante la costruzione del Palazzo delle Poste), eseguito con molta cura di or-

nato, questo complesso di edifici non è facile interpretare, nè credo si possa allo stato attuale dare una soluzione precisa del problema della sua originaria destinazione (fig. a pag. 499).

La nostra mente, seguendo analogie con altri complessi del genere esistenti in varie località romane d'Italia e d'Africa, accarezza l'ipotesi di un *Capitolium*, d'un sacrario, cioè destinato al culto delle somme divinità protettrici della città romana, la triade Capitolina, centro ideale della città; ma non nascondiamo che a questa interpretazione si oppongono molte difficoltà, e soprattutto il fatto che quando è stato eretto il complesso Chieti era ancora Municipio (pare che la città abbia chiesto l'erezione a Colonia solo nel II secolo d. Cr.); mentre si ritiene che solo le colonie potessero avere un *Capitolium*, essendo come delle imagini ridotte della città romana. Nè può pensarsi ad una costruzione eseguita in varii tempi, perchè, come dicemmo, s'oppone l'unità struttiva e tecnica del complesso. Forse ulteriori ricerche porteranno decisiva soluzione anche a questo problema.

Il secondo grande lavoro impreso tra le antichità di Chieti ha portato alla redenzione di un altro edificio romano, una grande fabbrica quasi sotterranea, singolare di mole e di tipo, adibita a conserva d'acqua; una accurata opera di scavo e di restauro all'interno ed all'esterno ne ha messo in luce le potenti strutture murarie e ne ha rivelato l'importanza di mole e di aspetto.

Trattasi di un grande edificio pressochè rettangolare, delle cospicue dimensioni di m. 60,20 per 14,65, profondamente incassato nel tufo della collina, sì che all'esterno ne affiora solo lo spigolo superiore esterno, co-



... TUDINALE

(fot. R. Soprint. Antich., Ancona)
CHIETI - NICCHIE E PILASTRI ALL'ESTERNO DELLA GRANDE CISTERNA

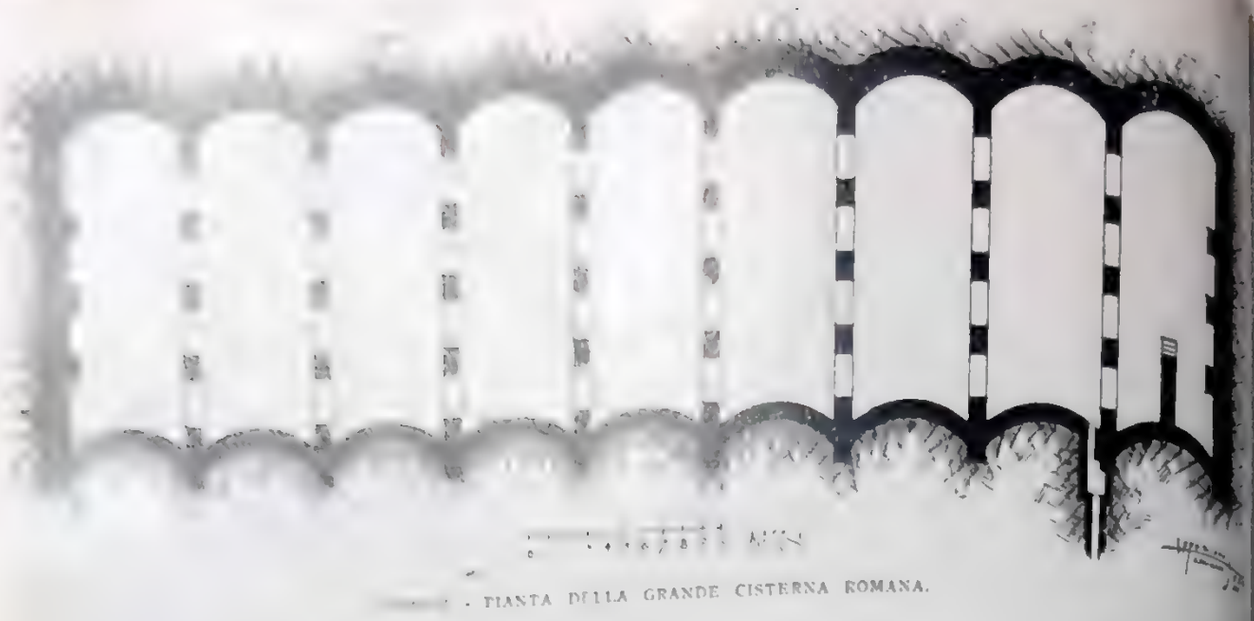
struito in opera cementizia, tranne il muro anteriore che è esteriormente di grossi mattoni pedali. Esso è diviso nel senso della lunghezza in nove grandi vani, ciascuno largo m. 5,80, con potenti volte a botte girate grandiosamente, poggianti su grossi diaframmi interni forati da bassi e pesanti arconi; tutto il sistema delle volte e degli archi grava così sui pilastri mediani, tre ogni diaframma (fig. a pag. 502).

Verso l'interno, verso cioè il taglio nel tufo della collina, ogni ambiente offre una sorta di abside, struttura concava idonea al sostegno delle spinte e delle pressioni; all'esterno dove restava il muro in parte isolato; i diaframmi tra i possenti costoloni sono egualmente concavi, sempre per offrire maggior resistenza alla pressione dell'interno.

L'effetto complessivo, quale appare attualmente dopo i lavori, è nell'interno grandioso e scenograficamente imponente; la fuga degli spazi e degli archi, nella suggestiva penombra, è piena di effetto e di potenza (figure a pag. 503 e 504). Ed all'esterno si offre l'imponente fronte non ornata, pura struttura, con nove costoloni e otto grosse nicchie (fig. a pag. 501). Non tutta l'altezza del muro è in vista; in parte esso è sotterraneo, cosicchè anche il terrapieno antistante contribuisce a sostenere il peso e la spinta dall'interno.

La fabbrica, ripeto, è tutta pura struttura necessaria, fatta per reggere a grande sforzo e per contenere un peso [illegible] ingente; essa risponde a tali esigenze utili-

(fot. R. Soprint. Antich., Ancona)
CHIETI - EDICOLETTA ROMANA CON SCENA DI DUELLO.



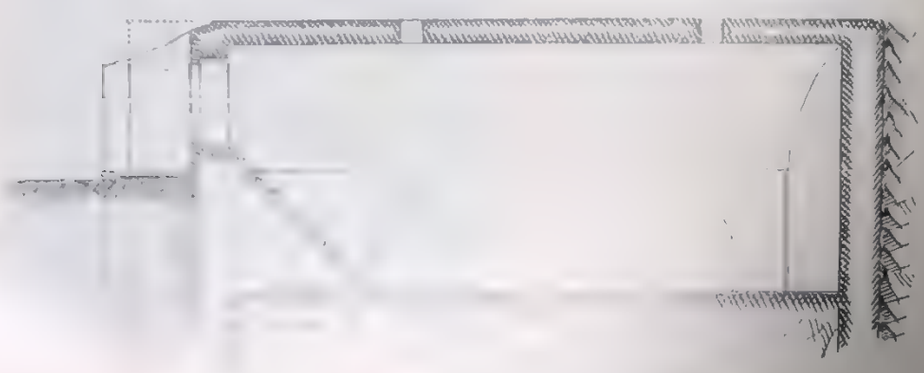
PIANTA DELLA GRANDE CISTERNA ROMANA.

tarie; tutto vi è logico e necessario, dalle volte agli arconi interni, ai pilastri ed alle nicchie dell'interno; e tutto è inteso a questo scopo, senza alcuna sovrabbondanza di potenza e robustezza. Si tratta di architettura pratica e fatta esclusivamente per l'interno; se entriamo nel vasto edificio abbiamo chiare le esigenze dell'architetto; sforzi, tensioni, resistenze, tutto è precisamente espresso in curve, piloni, contrafforti, ed alla sensazione della chiarezza si unisce quella dell'armonia e della soddisfazione estetica. L'artista ha visto il suo complesso problema costruttivo nella sua integrità, e lo ha risolto nella forma con pari unicità.

E per fortuna la praticità dell'opera ha salvato la stessa da quello che nell'architettura romana è talvolta falsità e banalità: la decorazione. Non vi è una lesena, uno stucco, un impiallacciamento di pietre o marmi; tutto è costruzione, nuda, schietta, essenziale, coerente; mai come nella moderna epoca noi abbiamo sentito il fastidio dell'inutile ornato e il fascino delle strutture semplici e necessarie, che rispondono alle interne volontà della materia; se chiare e coerenti, esse bastano alla bellezza.

L'edificio ha lo scopo di raccogliere acqua (« *conserva d'acqua* », o cisterna); su per il pendio del colle sono polle d'acqua sorgive che erano raccolte nel bacino; inoltre, sul colmo delle volte, uno o due ampi fori rotondi vi facevano affluire l'acqua piovana che si adunava su un piano impermeabile soprastante, a guisa di terrazzo in mattoni ad opera spicata; nel secondo ambiente a destra, un cunicolo con cameretta iniziale serviva per il deflusso, regolato da un sistema di chiusura che si svolge nello spessore del pilone esterno corrispondente; altri canaletti minori servivano per lo scarico dell'eventuale troppo pieno. Nell'ultimo ambiente di destra si poteva dall'esterno, a mezzo di una ripida scaletta, scendere nella cisterna; un sistema di canaletti marginali permetteva lo svuoto integrale di tutto il complesso.

Alcuni saggi di scavo, eseguiti nella zona adiacente alla cisterna, hanno chiarito il motivo, almeno parziale, della sua costruzione; venne infatti scoperto — e parzialmente esplorato — un edificio termale, con ambienti a nicchie, sistemi di riscaldamento con tubi forati sulle pareti e *suspensurae*, ed una ornamentazione con incrostazioni delle nicchie e di taluni dei muri a mezzo di lastre di marmo; abbiamo in quest'opera un esempio degli elegan-



ti edifici termali, di cui le città romane si adornavano, che non servivano solo per il bagno, ma per convegno e svago; specie se immaginiamo queste Terme, nella valletta ancor oggi graziosa e ridente, circondate ed abbellite da giardini, boschetti, viottoli ombrosi e sereni.

Parte nel canaletto di deflusso della cisterna, parte nella cameretta in cui inizia il cunicolo venne trovato un tesoretto di oltre 200 grandi bronzi romani, in gran parte degli Imperatori Alessandro Severo e Julia Mammea (sua madre), Massimino Traci e Massimo (suo figlio), Gordiano III, Filippo l'Arabo, Otacilia (sua moglie) e Filippo junior (suo figlio), Traiano Decio, Etruscilla (sua moglie) ed Erennio (suo figlio); cioè tra il 222 ed il 251 d. Cr.; insieme ad essi, trovate pure nei condotti, non mancarono monete di Imperatori antecedenti, e cioè di Vespasiano, di Antonino Pio, di Faustina sua moglie e di Commodo; si risale cioè, con il primo, al decennio tra il 69 e il 79; con il secondo al periodo tra il 139 e il 161; con il terzo tra il 180 e il 192.

(*fot. R. Soprint. Antich., Ancona*)
CHIETI - FUGA DI ARCHI NELLA CISTERNA ROMANA

Molte sono nel mondo romano le cisterne, sia per approvvigionamento idrico sia in servizio di terme, e nel loro sistema costruttivo non appare un chiaro e unitario sviluppo; sovente quelle del 1° secolo d. Cr. son più semplici con aule indipendenti comunicanti con arcate e porte, come in quella della Villa Domiziana del Circeo; ma questo sistema continua anche nel secolo susseguente (è famoso il caso della « Sette Sale », nelle Terme di Traiano a Roma). Un collegamento tra i vari ambienti, costituito a piloni ed arcate, troviamo nella Cisterna di Albano e in quella di Pozzuoli, che ha dieci aule separate da gruppi di tre pilastri; poi con ulteriore sviluppo le volte a botte indipendenti scompaiono, i pilastri sostengono volte a crociera, e l'ambiente si fa unico, diviso in varie navate; questo è il caso della *Piscina Mirabilis* di Baia, vasta aula di m. 72 x 28, con 5 navate e 48 pilastri, e di quella — molto più tarda — di Costantinopoli, detta delle « mille e una colonna ». Di un tipo uguale a quello della nostra sono quella di Albano, e le altre di Uthina e di Cherchell, che ha sei ambienti

(fot. R. Soprint. Antich., Anc[illegible]

CHIETI - GIOCHI DI PILASTRI ED ARCHI NELLA GRANDE CISTERNA ROMANA.

a volta separati da muri con pilastri, come questa di Chieti.

Il confronto con le altre opere del genere ci può rivelare dei tipi simili, ma non fornire elementi cronologici sicuri; nella ricerca di una cronologia per la cisterna di Chieti gli elementi più probativi restano le monete; non tanto i grandi bronzi del III secolo, quanto quelle di Vespasiano e Antonino Pio, che forniscono due date, separate da una sessantina d'anni. In attesa di elementi più certi, pare a me che una datazione nella seconda metà del I° secolo d. Cr. possa maggiormente convenire al complesso di cistern e Terme; queste, per il sistema decorativ e la grazia un po' trita della disposizion della pianta, rispondono maggiormente ai s stemi di quel periodo, piuttosto che agl ideali di grandiosità e di effetto che s'affac ciano nel secolo seguente. Tale periodo più probabile è, come si dice, quello in cui la città consegue il massimo sviluppo.

PIRRO MARCONI
Professore di Archeologia
nella R. Università di Cagliar

CONSOCI!

Al fascicolo dello scorso Maggio era unita una

SCHEDA DI VOTAZIONE (ad referendum)

sugli ogg[illegible] all'« Ordine del [illegible] Assemblea.

Ri[illegible] un piccolo disturbo, per noi un grande

LA PROCESSIONE MARINA AL SANTUARIO DI SANTA MARIA DI BARBANA CHE SI CELEBRA IN OCCASIONE DELLA FESTA DEL « PERDON DE BARBAN ».

Turismo nautico in terraferma

L'INIZIATIVA della « Motonautica Associazione Milano » (da cinque anni organizzatrice del Raid « Pavia-Venezia ») di far svolgere una crociera motonautica da Venezia a Trieste « per canali interni », ha richiamato ancora una volta l'attenzione del gran pubblico dei lettori dei quotidiani sulla nostra navigazione interna.

Come il Raid Pavia-Venezia ha fatto conoscere che abbiamo 430 km. di vie sicuramente e velocemente navigabili, così ora la nuova impresa, che la M. A. M. si ripromette di ripetere negli anni venturi, ha rivelato ai moltissimi che lo ignoravano che ve ne sono altri 130, anch'essi sicurissimi, dato che i croceristi non hanno incontrato nei due percorsi di andata e ritorno la benchè minima difficoltà di navigazione.

***

Questa constatazione ci richiama ad un quesito che è fondamentale per la diffusione di questo bellissimo sport nel nostro Paese.

Facendo astrazione dal mare che non è accessibile tutti i giorni e pel quale occorrono altri mezzi, abbiamo noi un sufficiente campo d'azione per quelle clientele che vorremmo chiamare in folla al turismo nautico? Certamente esso non è paragonabile a quello dell'Inghilterra, ove le molte isole vicine alla costa, i golfi profondi e gli estuarii dei fiumi danno una prima possibilità di navigare in acque marine, ma abbastanza sicure, mentre i molti fiumi navigabili fino a grande distanza dalla foce e la fitta rete di canali che li collegano permettono di passare dalla Manica al Mare d'Irlanda e da questo al mare del Nord combinando mille itinerari diversi per lunghezza e durata.

Non è paragonabile a quello della rete di canali e fiumi navigabili per scafi di grosso tonnellaggio che attraverso Francia, Belgio, Olanda, Germania, Austria, ecc. permette di navigare per mesi senza mai uscire in mare aperto e di passare dal Mediterraneo all'Atlantico, alla Manica, al Mare del Nord, al Baltico e perfino al Mar Nero.

(*fot. R. degli Uberti, Milano*)
UN « BRAGOZZO » SPINTO DALLA VELA E DALLA CORRENTE NAVIGA ABBASTANZA VELOCEMENTE NEI CANALI.

No, effettivamente noi ne abbiamo molto meno di vie navigabili interne, ma ne abbiamo sempre a sufficienza per poter deplorare che non siano conosciute, ammirate e frequentate come meritano. Pel turismo nautico non occorrono percorsi di migliaia di chilometri e non è detto che i numerosissimi praticanti delle già citate nazioni percorrano costantemente, in lungo ed in largo, tutte le acque che hann[illegible] [illegible]zione. [illegible]

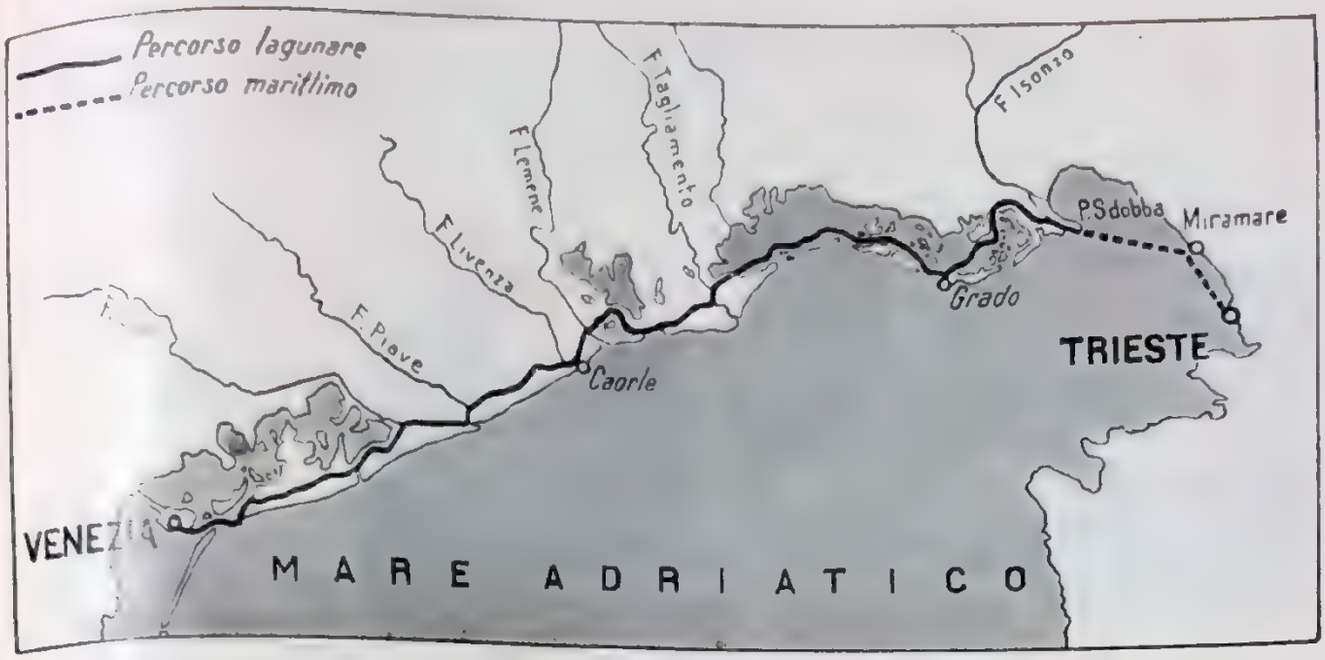
[illegible] come sulle vie terrestri, ove contan[illegible] [illegible] pietre chilometriche e dove chi [illegible] un veicolo sa condurlo dappertutto. Non esiste invece il pilota capace [illegible] le acque. Ogni luogo vuole [illegible] solo dopo gran tempo si giunge [illegible] il gioco delle correnti, dei venti, le insidie dei gorghi [illegible] fondi e la varia pescosità delle [illegible] Inoltre, dal punto di vista turistico, [illegible] v'è di più variabile nei suoi aspetti, [illegible] dell'ora, del tempo e della stagione del paesaggio lacuale o fluviale.

Non v'è bisogno, dunque, per decidere di sapere che l'Italia, tra tanti primati [illegible] altre nazioni ha anche quello delle vie navigabili interne. Quelle che abbiamo ora sono già più che sufficienti per occupare le [illegible] canze di dieci anni almeno; e nel frattempo il Fascismo continua ad aprir nuove vie [illegible] nuove mete diverranno accessibili per [illegible] acquea. È recente un nuovo stanziamento di altri 280 milioni pei lavori delle vie navigabili.

***

Qui torna acconcia una parentesi. Parliamo solo di « vie navigabili » come se tanti lavori compiuti nei secoli scorsi e tutti i ciclopici lavori presenti non avessero altro scopo. E poichè noi deploriamo la quasi completa assenza di naviganti, si potrebbe dedurre che tanto lavoro e tanti milioni si vadano spendendo invano. Ricordiamo innanzitutto che noi deploriamo l'assenza dei naviganti per diporto e non di quelli addetti ad

(*fot. R. degli Uberti, Milano*)
DELTA LUNGO IL CANALE PORDELIO



ITINERARIO MOTONAUTICO TRA VENEZIA E TRIESTE, SVOLGENTESI PER I CINQUE SESTI PER PERCORSO LUNGO CANALI INTERNI.

industrie o commerci. Di questi, ve ne sono, e sempre più ve ne saranno a mano a mano che verranno completati i lavori di banchine, approdi, mezzi di carico e scarico, raccordi ecc., come ve ne sono stati nei secoli scorsi fin dall'epoca romana. Poi ricordiamo che i lavori di arginatura e le modifiche all'alveo dei fiumi, come lo scavo dei canali e la costruzione delle stazioni idrovore, chiuse, ecc. hanno lo scopo precipuo di difendere dalle inondazioni le terre coltivate ed al tempo stesso di apportarvi acqua nei periodi di arsura, mentre con nuovi canali e lavori annessi si vengono a trasformare in feraci terreni quelle che erano lagune o malsane paludi. È un'opera titanica, una battaglia che quotidianamente si combatte contro l'acqua, quando da amica si trasforma in nemica, da due eserciti dipendenti da due Stati Maggiori: il Circolo Superiore d'Ispezione per il Po ed il Magistrato alle Acque per la regione Veneta. Solo il turista nautico può comprenderla e seguirne le fasi, trovando poi in essa la parte più interessante del suo viaggio.

Molti tratti di fiumi e di canali scorrono ad un livello superiore a quello delle terre coltivate. Un argine che si rompa significa l'allagamento di vaste estensioni, danni enormi riparabili solo con tempo, lavoro e molto denaro. Sotto questo punto di vista, bonifiche e navigazione non vanno d'accordo, perchè il passaggio dei natanti agita le acque che vengono a battere ed a corrodere gli argini con moto tanto più violento quanto maggiore è la velocità. Ecco perchè sono prescritte velocità ridotte con un massimo di 20 chilometri all'ora lungo i canali con argini artificiali; ed ecco perchè il turista che noi vorremmo veder venire sulle nostre acque interne dovrebbe avere una mentalità ben diversa da quella che anima i partecipanti al « raid » Pavia-Venezia. La velocità nella navigazione interna non è solo dannosa per la erosione degli argini, ma è anche pericolosa per i barconi da trasporto che si usa caricare al massimo, contando appunto sul fatto che si naviga in acque sempre tranquille, in modo che il bordo della coperta al centro è quasi al pelo dell'acqua. In simili condizioni basta una sola ondata che si rovesci in coperta per far andare a fondo la barca. Se la navigazione su motoscafi dovesse diffondersi, come noi auguriamo, sulle nostre acque interne e se i conducenti di essi non si adattassero a viaggiare a velocità moderata rallentandola ancora nell'incrocio o nel sorpasso di tali barconi, questi dovrebbero diminuire il carico, ed il prezzo del trasporto verrebbe automaticamente ad essere aumentato, cosa che, trattandosi quasi sempre di merci povere, non sarebbe conveniente.

***

Quale è dunque effettivamente il campo di azione che si offre oggi al turista nautico italiano oltre i laghi, a tutti ben noti, e le acque costiere?

(*fot. R. degli Uberti, Milano*)
SI ENTRA NELLA NUOVA CONCA DI CAVALLINO.

In primo luogo il Po da Casal Monferrato al mare, per circa 500 chilometri; e poi il Ticino dal Lago Maggiore al Po (tra fiume e canali) per circa 85 km.; l'Adda da Lecco a Paderno e da Pizzighettone allo sbocco nel Po; l'Oglio da Pontevico alla confluenza (chilometri 67); il Mincio per due brevi tratti di complessivi 23 km. Poi 62 km. di canali lombardi, 90 di canali del Ferrarese, 183 per la linea che dal Po va a Venezia ed all'Isonzo, e finalmente oltre 800 (diciamo *ottocento*) chilometri di canali della regione veneta che toccano città, cittadine ed innumerevoli località minori dell'entroterra: Padova, Vicenza, Treviso, Pordenone, Portogruaro, Latisana, Cervignano, Rovigo, Mestre, Monselice, Este, Legnago, Adria, ecc. Non parliamo poi dei lavori in corso e di quelli in progetto, già approvati, e nemmeno dei canali navigabili della Toscana e del tratto navigabile del Tevere. Sono già oggi quasi duemila chilometri di fiumi e canali navigabili a disposizione del turista nautico; e nel dire navigabili, s'intende trattarsi — secondo la denominazione ufficiale — di corsi d'acqua accessibili, nei tratti di terza categoria (che è la minore) a scafi fino a 100 tonnellate. Le altre categorie vanno fino a 300 e fino a 500 tonnellate. Se p[illegible] andare [illegible] dieci centimetri può arrivare.... fin dove arr[illegible] i dieci centim[illegible]

Sono dunque [illegible] chilometri di per[illegible] nente a [illegible] saranno pronti nuovi [illegible] grandiosi itin[illegible] Chè, un giorno [illegible] in cui si potrà [illegible] da uno all'altro [illegible] nostri grandi la[illegible] non sarà allora [illegible] parabile, ad esem[illegible] una crociera da [illegible] sa o Pallanza fi[illegible] Riva di Trento.

***

Intanto bisogna [illegible] ser davvero esig[illegible] per non accontent[illegible] di quello che abbi[illegible] mo; e sarà suffic[illegible] a dimostrarlo un breve cenno sullo svol[illegible] mento della crociera Venezia-Trieste che [illegible] dato origine a queste note, svoltasi nei gi[illegible] ni 31 marzo, 1 e 2 aprile.

Noi ci auguriamo che esso possa spinge[illegible] qualcuno a seguire l'esempio dato, specia[illegible] mente per dimostrare alle Autorità ed alle po[illegible] polazioni della zona che con tanta affettuo[illegible] e commossa simpatia accolsero i crocieristi [illegible] che la loro opera di pionieri non è andata perduta. Sembrerà esagerato il parlar di pionieri in casa nostra: ma purtroppo è la parola adatta. Le accoglienze entusiastiche che abbiamo avuto, la curiosità delle popolazioni e le informazioni assunte ce lo confermano.

Per andare da Venezia a Trieste non si conosce che la ferrovia passante entro terra e che non vede il mare se non per poco dopo Monfalcone, o il battello che taglia direttamente senza toccare nessun punto della costa. C'è, in mezzo, una terza via meravigliosa e facile per chi non ha i minuti contati; ma nessuno la segue perchè tutti la ignorano. E che sia facilissima lo dimostriamo non col resoconto della crociera alla quale abbiamo partecipato (potendosi obiettare che, trattandosi di un avvenimento preparato si approfittava di tutti gli aiuti e previggenze di [illegible] da Enti ed Autorità), ma col fatto che [illegible] signora, la baronessa Huetterot, dimo[illegible] nell'isola di Sant'Andrea di Rovigno (Pola), negli ultimi due anni per le sue frequenti gite a Venezia, ben otto volte con un piccolo motoscafo, col quale non sarebbe stato prudente seguire la via diretta del mare

aperto, risaliva la costa sino a Punta Sdobba alla foce dell'Isonzo e di là pei canali interni giungeva comodamente e sicuramente alla Serenissima.

Per chi voglia farne oggetto di gita turistica non v'è bisogno di essere motonauti e di possedere un motoscafo. Si può facilmente e con spesa non eccessiva noleggiarne uno a Venezia. Se si hanno due giorni disponibili si può, nel primo, recarsi a Grado con sosta a Caorle per la colazione; e nel secondo ritornare a Venezia. Un giorno in più può essere dedicato alla visita di Aquileia e di S. Maria di Barbana, mentre un quarto giorno potrebbe servire per una punta a Trieste col vaporino di servizio pubblico, oppure per visitare Redipuglia, Gorizia e la martoriatissima zona circostante.

L'anno venturo sarà compiuto il canale per Monfalcone e la gita potrà essere anche più completa ed interessante.

***

Partendo dalla Riva degli Schiavoni si va verso il Lido e si svolta poi a sinistra nel grande canale che si dirige verso il Porto di Lido, seguito dalle grandi navi che entrano od escono dalla laguna. Ma invece di uscire in mare aperto, noi proseguiamo pel canale di Tre Porti fino a quando una grande freccia inchiodata su un palo indica che dobbiamo svoltare a destra ed imboccare il canale di Pordelio. Diciamo subito che questo nome e quello di tutti gli altri canali, sia di quelli che seguiremo, sia di quelli che si distaccano a sinistra verso l'entroterra ed a destra verso il mare, figura dipinto su tabelle fissate su pali, tale e quale come se invece di canali si trattasse di strade terrestri cittadine.

I canali che seguiamo, e che di volta in volta nomineremo, non sempre rispondono all'idea precisa corrispondente alla parola, cioè ad un corso d'acqua nettamente delimitato da due rive ed argini. Il più delle volte ci troviamo a navigare in ampi specchi d'acqua, veri laghi, dove il canale consiste nella zona invisibile, specie a marea alta, avente il fondale necessario per la navigazione dei grossi natanti. Il canale allora si deve individuare seguendo la linea dei pali o *briccole*, costituiti da uno, due o tre pali insieme infissi nella melma e dipinti superiormente in bianco, rosso o nero a seconda delle varie zone. Qui bisogna navigare tenendosi a qualche metro dai pali alla nostra destra. Di quando in quando un palo messo a sinistra indica la larghezza del canale navigabile.

Uno degli aspetti più interessanti di questa navigazione lagunare è dato appunto dai tratti in cui l'acqua si distende su ampie zone ed inviterebbe a navigare in tutti i sensi, mentre invece si deve seguire una via che talvolta è a zig-zag come una strada di montagna, seguendo le palificazioni che sembrano messe a capriccio. Altro interesse viene dal gioco delle maree che si fa fortemente sentire in questi canali prossimi al mare ed esse vi generano costantemente correnti ora in un senso ora in un altro, correnti spesso molto sensibili che ritardano o accelerano la velocità dell'imbarcazione. Le palificazioni indicano il canale che è sempre navigabile con almeno tre metri di fondale a marea bassa; ed è naturale pertanto che quando la marea è alta o quando lo scafo ha scarso pescaggio (un normale motoscafo non pesca più di mezzo metro) anche le zone al di fuori della palificazione possano essere navigabili. Ma solo i marinai e pescatori delle sin-

(fot. K. degli Uberti, Milano)
LE CAPANNE DEI PESCATORI NELLA LAGUNA DI GRADO.

(fot. R. degli Uberti, Milano)
CAORLE - CAMPANILE E CHIESA MONUMENTALE DEL 1100.

gole località sono in grado di conoscere ora per ora le variazioni di livello e pertanto il turista, anche se dispone di uno scafo che pesca venti centimetri deve seguire strettamente la segnalazione dei pali come se pescasse tre metri.

Lungo il Pordelio, sugli argini, si vedono prima ville e villette, quasi un sobborgo ve- poi si dira dano e non si vedono la

il rustico piazzale dinanzi lo stretto e tortuoso canale dopo poco più di due chilometri alla nuova conca di Cavallino. Entriamo nel nostro percorso, e troveremo chiusa per una differenza di una ventina di centimetri delle acque del Sile, che qui si avvia a sfocare nel mare nel porto di Piave Vecchio, quale vediamo il caratteristico Faro a sce bianche e nere orizzontali. Noi ne a sinistra il tortuoso alveo del Sile, destra che Piave vecchio, e dopo circa 9 chilometri siamo a *Jesolo*, antico nome riesumato *Cava Zuccherina*. Sull'argine a destra, prima di giungere all'abitato, un cartello dica il vicino *Cimitero di Ca' Gamba* ove posano le spoglie dei marinai del Reggimento Fucilieri di San Marco morti in quell'anno passione trascorso tra Caporetto e Vittorio neto. Qui ora vediamo bene ordinati campi e terre bonificate, ponti girevoli, conche strade; erano allora paludi, canneti ed quitrini ove appena i ranocchi avrebbero tuto vivere. Ma qui i nostri marinai seppero tenere in iscacco il protervo nemico; e il miraglio austriaco, ben al sicuro dietro le linee, in una villa dipinta di rosso che dremo proseguendo nel nostro viaggio, attendeva invano con tutto il suo Stato Maggiore e gli ordini di servizio pronti, che essi cedessero per andar subito ad assumere il comando della Piazza di Venezia.... E nel cimitero di Ca' Gamba venne sepolto il tenente di Vascello Andrea Bafile, comandante del Battaglione marinai Arditi « Caorle », medaglia d'oro

(fot. R. degli Uberti, Milano)
A GRADO DALL'ESTREMITÀ DELLA DIGA.

GRADO - I BRAGOZZI IN LAGUNA.

Un rettilineo di 7 Km., il canale Cavetta, porta tra alti argini alla grande conca di *Cortellazzo* per passare nell'alveo maestoso del Piave nuovo che con una larga curva a destra va a sfociare in mare nel Porto di Cortellazzo, dinanzi al quale il 16 novembre 1917 due MAS al comando di Costanzo Ciano misero in fuga le corazzate austriache «Wien» e « Budapest » che scortate da undici navi minori erano venute a bombardare le indomabili batterie dei nostri marinai costituenti il più grave ostacolo per gli austriaci che volevano avanzare nel basso Piave.

Noi risaliamo il Piave « sacro alla Patria » per circa ottocento metri ed entriamo a destra nell'altra grande conca di *Revedoli,* dalla quale si passa nel canale omonimo e da questo nel Largon fino all'alveo incanalato del fiume Livenza (che a sinistra si può risalire fino a Pordenone) e poi del canale Veroggio che giunge a *Caorle,* il porto della romana *Heraclia Sagittaria* distrutta da Attila. Siamo a 55 Km. da Venezia, a metà strada. Grado e l'ottimo albergo Petronio eretto sulla pittoresca diga che difende l'abitato dal mare aperto, è pronto ad accogliere.

Risaliamo il breve tronco cieco di canale-porto e svoltiamo a destra nel canale Saetta, poi, dopo la chiusa di Palangon, nel canale dello stesso nome fino allo sbocco del fiume Lémene, passando poi subito nel canale Nicesolo in un larghissimo specchio d'acqua, in cui il canale è segnalato da palificazione a destra. Si entra poi nelle terre della Bonifica Alberoni seguendo tortuosi canali fino al porto di *Baseleghe,* ove per breve tratto si fiancheggia il mare aperto. Indi nel canale di Lugugnana, mentre ampie pinete ci dividono dal mare, fino alla conca di Bevazzana che immette nel fiume Tagliamento anch'esso dal corso imponente a larghe curve. Lo si risale per circa un chilometro, e per la conca di Bevazzana di sopra e il canale di Levato attraverso la bonifica Pantani si entra nella laguna di Marano, ove la navigazione diventa ancora più interessante per l'individuazione — nell'ampia distesa — del canale navigabile. Ma le segnalazioni non permettono di sbagliare a chi viaggia a moderata velocità; mentre chi corre troppo, specie su scafi piccoli e bassi sul pelo dell'acqua, può perdere facilmente l'allineamento delle briccole e andare a finire in secca o prendere altri canali che si dirigono verso l'interno o verso il mare. A destra è il porto di Lignano e sul litorale con una bella pineta è la *Marina di Lignano,* frazione di Latisana,

stazione balneare di notevole importanza con una decina di alberghi, pensioni e varie villette.

Tutta a zig-zag è la navigazione tra la laguna di Marano e quella di Grado. La palificazione, ora, si deve tenere a sinistra e si ritorna a vedere il mare aperto a *Porto Buso* all'inizio della laguna di Grado. Porto Buso fu sovente all'ordine del giorno durante la grande Guerra. Arturo Ciano sullo «Zeffiro» il 24 Maggio 1915 ne fece prigioniera tutta la guarnigione e Nazario Sauro vi dirigeva i lavori di una ostruzione.

Una linea bianca si profila all'orizzonte, bassissima sull'acqua. E' Grado, ed alla sua sinistra, entro terra, si distingue l'alto campanile di Aquileia. Si gira e si rigira tra la laguna, ora seguendo gli invisibili fondali ora fiancheggiando brevi cordoni di pochi centimetri elevati sulle acque o microscopiche isolette sulle quali si ergono, isolate od a gruppi di due o tre le capanne di paglia dei pescatori, ove su pochi metri quadrati di fango indurito vivono intere famiglie.

Un cartello fisso su alcuni pali ed una palificazione che si dirama sulla sinistra indicano il canale per Aquileia e Cervignano mentre noi volgiamo a sinistra seguendo la capricciosa linea delle « bricole », che ora si avvicina ed ora si allontana da *Grado;* questa finalmente si delinea netta, mentre a sinistra si protende la diga con la strada lunga km. 4,500, fiancheggiata da un canale per le comunicazioni con la stazione di Belvedere ove termina il breve tronco ferroviario proveniente da Cervignano.

Il nostro arrivo avviene dal lato della città vecchia. Attraversiamo il canale interno e veniamo ad ormeggiarci nel porto, pieno di variopinti bragozzi.

Da Grado proseguiamo lungo il canale dell'Uomo Morto passando dinanzi all'isola di S. Maria di Barbana, dal suggestivo santuario che sorge bianco dalle acque ed al quale da otto secoli accorrono due volte all'anno le genti delle lagune e del Friuli prendendo parte ad una pittoresca processione sulle barche, detta la festa del *Perdon de Barban*.

Circa un chilometro più innanzi si potrebbe voltare a destra nel canale di Primiero ed uscire in mare aperto per la Bocca [illegible] proseguiamo invece pel canale [illegible] lasciando a sinistra *Isola M*[illegible] Ancora un tratto del canale Isonzato, e [illegible] tra nell'Isonzo a circa un km. dalla bo[illegible] Punta Sdobba dalla quale, dopo 21 Km. [illegible] Grado si esce in mare aperto. Su quella [illegible] ta, fino ai tristi giorni di Caporetto i [illegible] marinai fecero abbaiare contro Duino e [illegible] falcone un pezzo d'artiglieria, che chiama[illegible] appunto il *cane*, e che invano i nemici [illegible] rono di far tacere. E durante la ritirata i [illegible] rinai non vollero abbandonarlo, ma con [illegible] inauditi lo portarono in salvo.

La barra di Punta Sdobba, segnalata [illegible] uscendo — da pali rossi a sinistra e [illegible] diritta, dovrebbe aver 80 centimetri di fo[illegible] quando è al comune livello del mare, [illegible] nostri motoscafi pur pescando molto [illegible] può darsi che si trovino in qualche diffi[illegible] tà e debbano superarla a forza di remi. [illegible] quando sarà compiuto il canale di Mont[illegible] cone, l'uscita in mare sarà, anche da que[illegible] parte, facile ai grossi natanti.

Superata la barra, ed essendo discrete [illegible] condizioni del mare, i motoscafi possono [illegible] rigersi verso il bianco castello di Mirama[illegible] e poi lungo la costa di Barcola dominata [illegible] candido Faro della Vittoria che « *splende* [illegible] *ricorda i caduti sul mare* ». Per l'imboccat[illegible] ra Nord Ovest del porto nuovo Trieste [illegible] raggiunta. Essendo possibile che qualcuno d[illegible] canali interni non sia aperto al transito [illegible] tutti o di determinati tipi di natanti e che [illegible] debba deviare per qualche tratto in altri ca[illegible] nali, prima di partire sarà bene recarsi a [illegible] Magistrato delle Acque a Venezia per chie[illegible] dere informazioni e consigli indicando il ge[illegible] nere di imbarcazione che si vuole adoperare. La estrema cortesia di quei funzionari darà il miglior contributo alla riuscita della gita.

Noi ci auguriamo che assai siano i turisti che dopo aver consumato molto asfalto delle meravigliose vie terrestri che il Fascismo ci ha date, vorranno provare nuove gioie sulle non meno meravigliose vie acquee di [illegible] l'Italia di Mussolini è già ricca e su quelle [illegible] che di giorno in giorno si vanno [illegible]

ROBERTO DEGLI UBERTI

CASTIGLIONE OLONA E I BEI COLLI CIRCOSTANTI

UN CARDINALE E UN PAESE
(CASTIGLIONE OLONA)

Alto e sottile nel morbido drappeggio del manto, il viso pallido, affilato, aristocratico, in cui traspare insieme l'impronta severa dell'asceta e quella pen[illegible] dell'umanista, rivedo la figura [illegible] Branda Castiglioni nel ritratto [illegible] e nella scultura che lo [illegible] mi rammarico di non po[illegible] anche diritto in piedi, si [illegible] [illegible]nnatore com'egli doveva es[illegible]sere ai suoi bei giorni; ma di quei due atteggiamenti m'appago, poichè me lo mostrano pure quale dovette apparire per gran parte della sua lunga vita, alternantesi fra lo studio e la preghiera. Ed anche lo penso disteso nell'infinito sonno, nella pace intangibile dell'avello marmoreo, che lo custodisce e lo sorregge, solo, isolato, nell'abside del tempio ch'egli sostituì alla rocca per cancellarne l'orgogliosa protervia con un atto di cristiana pietà.

Dorme lassù da cinque secoli, il pensoso vegliardo, entro la tomba che lo accolse a novantatrè anni, nel paese in cui era nato e in cui volle morire, rassegnato e sereno nella sua saggezza. Dal 1350 al 1443: fu ampia la sosta terrena, a cavallo di due secoli, in un medioevo ch'egli certo presentì presso al termine, divinando col cuore e precorrendo con le opere la nuova età. In lui l'uomo di religione si fuse col diplomatico, conducendolo ad

(fot. G. Galimberti, Milano)
ASPETTI MEDIEVALI DI UNA VIA DI CASTIGLIONE

esercitare il suo duplice ministero anche fuori d'Italia, in Germania e in Ungheria, e allargando così il mondo della sua conoscenza, il respiro del suo intelletto, l'orbita della sua cultura. E l'erede d'una prosapia guerriera, pur cresciuto in un'epoca ferrigna, seppe trasmutarsi nell'antesignano d'un consorzio meno feroce, d'una società più mite e d'un vivere gentile. Conte per nascita, principe per merito, fu veramente nobile per l'elevatezza dello spirito, per il gusto dell'arte, per l'amore delle cose belle, di cui pervenne a circondarsi con un mecenatismo intelligente spronato e sostenuto da un'ambizione degna [illegible]

[illegible] il castello ch'egli volle dire [illegible] Castiglione Olona è tuttora in [illegible] ed è rimasta in parte quale [illegible] compose, e tutto ancora [illegible] di lui e rivela i segni della sua [illegible] fatica e conserva le tracce [illegible] tempo che è tanto lontano [illegible] ombra di ieri.

Sì, questo è ancora il paese [illegible] Quattrocento, questo è ancora [illegible] paese del magnifico cardinale [illegible]

***

Chi non disponga d'un proprio mezzo di trasporto può affidarsi [illegible] le ferrovie, precisamente alle Ferrovie Nord-Milano, le quali conducono a Castiglione Olona anche con una linea diretta. Ma consiglierei il turista a valersi piuttosto della linea indiretta: quella, cioè, che mena a Varese passando per Varese Superiore. È lì ché bisogna lasciare il treno e affrontare un tragitto di due chilometri, da misurare a piedi. Ma che son mai due chilometri per qualunque modesto camminatore? Una passeggiata da signorine, tanto più facile quando essa è allettevole per l'amenità della strada e del paesaggio, come appunto avviene in questo caso, così che proprio per ciò mi sembra preferibile andare a Castiglione da quella parte.

Venegono lo si vede sì e no. Non per nulla lo chiamano Superiore. Perchè (almeno nella sua parte più bella) è cacciato sopra un costone di queste vaghe Prealpi onduleggianti. E del resto non occorre affatto saggiarne l'erta per farne la conoscenza. Ci si contenta di sbirciare l'avanguardia delle graziose ville allineate al piano, dietro la stazione, poichè subito bisogna volgere dal lato opposto, traversando la strada ferrata per infilare una strada cam[illegible] non potrebbe essere più grade[illegible] quel suo lieve saliscendi che [illegible] a riposar la gamba e a render facile la [illegible] tre il sole vi batte a tratti, come per [illegible] dare la vampa e l'ombra.

[illegible] dire che, preso l'avvio allo scoperto, [illegible] strada giudiziosa e compiacente s'im[illegible] nel folto d'una boscaglia di robinie. [illegible] serrata così da arieggiare una vergine

(Fot. G. Galimberti, Milano)

[illegible] gli esili sentieri che tor- [illegible] e vi si perdono e paio- [illegible] della solitudine e alla [illegible] frescura. E davvero una strada da cavallini pigri e da viandanti sognatori, questa che offre l'insolita grazia dei recessi agresti e sembra portarci fuori dal convulso mondo dei frenetici motori. Essi

(*fot. G. Galimberti, Milano*)
PORTICO DI UNA CASA GIÀ SIGNORILE DI CASTIGLIONE.

rombano più innanzi, dove la provinciale varesina taglia quella stradetta da fiaba con un nero rettilineo incatramato e lucente, sul quale saettano le automobili.

Ma ecco che di là dal bivio torna la quiete, vegliata dai sacri guardiani: una chiesa e una cappella. Vecchia, la chiesa, dedicata a San Nicola da Tolentino; ma degnatela d'uno sguardo, che se lo merita, non fosse altro per le due meridiane, tracciate nel 1756 sulle sue mura da un ignoto F. L. da Mon[illegible] [illegible] tors'anche [illegible]

Di fronte alla chiesa, a[illegible] perta al culto, sta la cappe[illegible] mai abbandonata e assai più [illegible] hia, poichè i consunti affr[illegible] he s' intravedono oltre il c[illegible] lo di legno che la sbarra, risal[illegible] al Quattrocento; epperò non d[illegible] vano essere del tutto privi di [illegible] rito, anche a giudicarne da [illegible] leggiadra figurina vagamente [illegible] ticelliana di giovinetta orant[illegible] masta per uno strano caso su d[illegible] pilastro del piccolo portico.

Di qui, tra questi due asili [illegible] devozione, passava un tempo [illegible] strada varesina, quando i ve[illegible] non avevano la fretta d'oggi [illegible] viaggiatori per certo si facevan[illegible] segno di croce e magari si fer[illegible] vano a dire un *pater* o un'*ave* [illegible] propiziarsi la sicurezza del cam[illegible] no. Noi, che pure ci siam ferma[illegible] proseguiamo per un viale che [illegible] snoda tra file di ville moderne [illegible] di botteghe e campi di grantur[illegible] e lascia scorgere laggiù al basso [illegible] contro lo sfondo d'una spalliera d[illegible] colline, i tetti e le torri di Cast[illegible] glione Olona.

(*fot. Brogi*)
[illegible]ICO PORTALE SCOLPITO DI UNA DELLE CASE DEI CASTIGLIONI.

(fot. G. Galimberti, Milano)
L'OLONA E LA SUA PITTORESCA CHIUSA PRESSO CASTIGLIONE.

Ad una svolta, altro guardiano mistico sta [illegible]mposanto, cui si accede per il largo Via[illegible] della Rimembranza, dove spicca fra gli al[illegible] che si allineano entro il recinto, (mesto [illegible] definizione ma colorito d'aiuole e di fiori [illegible] da una cappella trecentesca, di[illegible]nzi alla quale biancheggia la lapide dei nu[illegible]rosi castiglionesi Caduti in guerra) il mau[illegible]leo della nobildonna Giuseppina Borgazzi. Forse non è un termine di confronto da in[illegible]vocare, ma mi sembra che questo cimitero [illegible] ben tenuto sia già un indizio della genti[illegible]zza del [illegible].

Il quale comincia a far capolino dopo un' [illegible]tra svolta, allorchè la strada scende decisa [illegible]ntando [illegible] la villa signorile e una bizzarra Cas[illegible]a dalle pareti affrescate e [illegible] una curiosa appendice di sapor trecente[illegible] una spe[illegible] di vedetta con le finestrelle [illegible]ivali e la s[illegible]etta esterna, su cui, in luogo [illegible] pacifiche [illegible]ntadine, si penserebbe di do[illegible] vedere g[illegible]migeri di guardia con le pic[illegible]

[illegible]sti, questi, che ci prepa[illegible]lle singolarità del borgo.

(fot. G. Laeng)
LA LOGGETTA FAVORITA DEL CARDINALE.

(*fot. G. Galimberti, Milano*)
IL PORTICATO DEL PALAZZO DEL CARDINALE

***

Non fatevi fuorviare dalla strada che monta sulla sinistra, guidando a quel palazzone maestoso che di là comanda sul poggio, chiaro e superbo nella cornice del suo parco. Di certo è il successore rimpannucciato d'uno di quei tali castelli che dicevamo, ed è cosa che vuol rispetto, e magari varrebbe una visita particolare. Ma come non siamo qui per quello e alla destra che dobbiam tenerci, dove la strada scoscende più che mai desio[illegible] lambita una fila di ca[illegible]

[illegible]sso nome della strada che [illegible]itola, se ben ricordo, a Cu[illegible] tutto ciò è moderno, anzi [illegible]taneo; ma il medioevo [illegible] l'aria che si respira, nel [illegible] nelle sagome di queste ca[illegible] massicce e coi tetti sporgen[illegible] le frescature di qualche fac[illegible] taluni portali, nei cortili [illegible] anditi ove s'indovina il sov[illegible]si, il combinarsi, l'adattarsi d[illegible] che e di stili; e sopra tutto [illegible] stemmi, o, meglio, in uno st[illegible] che qui predomina da padr[illegible] salta fuori da ogni parte com[illegible] monito: lo stemma del grande [illegible] dinale: il leone rampante che [illegible] regge un castello. È come la f[illegible] dei Castiglioni, e noi ci accorg[illegible] in breve che questo borgo che [illegible]ta il loro nome è un po' ancora [illegible] loro feudo e vive nel culto, se n[illegible] nella soggezione, dell'antica [illegible]gnoria.

Eccolo qui il blasone, scolpito [illegible] pietra viva, su una casa a dr[illegible] eccolo più innanzi sul portale d[illegible]na casa a sinistra: un portale s[illegible]pendo per l'affresco di carattere s[illegible]cro — la scena dell'« Annunciazi[illegible]ne » — che lo decora (e ancor s[illegible] travede nei lucenti colori che dà[illegible]no l'idea d'un mosaico), per il fregio d'[illegible]na palma istoriata che corre sotto l'arco [illegible] per un elegantissimo fregio in bianco e n[illegible]ro che lo adorna. Delicato lavoro della p[illegible]ma metà del Quattrocento. E del Quattr[illegible]cento è, lì accanto, un cortile con un leggi[illegible]dro ballatoio e una fiancata in cotto con t[illegible] grandi finestre ogivali finemente decorate [illegible] il segno di cinque arconi sottoposti e mura[illegible]ti per dar ricetto all'officina d'un fabbro ch[illegible] [illegible]repiti metallici là dove forse scalp[illegible] [illegible] i cavalli dei nobili padroni. Intorno [illegible] cortile è diventato un cortilaccio, a[illegible] cui s'affacciano scalette di casupole e usci d[illegible]

[illegible] nutile: per Castiglione si dovrebbe e[illegible] [illegible]be scrivere una guida, minuta e pa[illegible] indugiando di strada in strada non [illegible]na di casa in casa, di porta in porta. [illegible]e caverebbe un volume nutrito di noti[illegible] fitto di particolari interessanti. Non so [illegible]nemmeno se un tal lavoro sia già stato fatto.

ma ad ogni modo non mi sento cer to di farlo io su queste pagine e senz'altro mi rimetto in marcia, giù per quella medesima stradetta che s'assottiglia per inabissarsi fra due alte scarpate procombenti, una coperta d'erba l'altra d'arbusti e di sassi, in una struttura inconfondibile da bastione. Non v'è dubbio, è questa la muraglia che serrava la vecchia rocca, e qui dove una solitaria colonnetta ottagonale regge un crocefisso al riparo d'una piccola tettoia, qui si stagliava il fossato e cigolava nel travaglio delle catene il ponte levatoio sotto la porta della cittadella.

Tutto è scomparso, e nel silenzio canta con cupa voce l'Olona, che giù, al fondo della valletta, ai piedi di questo poggio, fa un salto di sghembo e croscia con una cortina d'acqua fuggente, mentre appena un poco a monte si tiene in una calma sorniona, allargandosi in uno specchio pigro e quasi stagnante, tra quiete sponde alberate. Un ponte a tre luci scavalca il fiume, e di là l'altro fianco dell'angusta valle strapiomba così che il monte par trattenuto — e forse lo è — da una serie di robusti muraglioni.

(fot. G. Galimberti, Milano)
L'IMPONENTE CAMINO NEL SALONE DEL PALAZZO DEL CARDINALE

Dolce e riposante è questo scenario fluviale, a cui guardano vecchissime case sulla riva e un'ala di merlato maniero che dal lato di Castiglione sembra drizzarsi come un fondale da teatro, per riprodurre il quadro del fiero tempo in cui « i cavalieri erano prodi ». E noi, pedoni, torniamo indietro lenti meditando, per rimontar l'erta ormai sgombra di armati e rientrar nel borgo pacificato.

***

La Casa dei Castiglioni è nel cuore del paese e guarda sulla piazza, di sopra a un muro tappezzato d'edera, da una loggetta e da una finestra che furono specialmente care al Cardinale. Si stagliano esse a un'estremità dell'edificio, che sta piantato, quadro, poderoso, austero, in una delle tre strade che fan capo alla piazza. Costruzione solida, ma sobria, nelle cui linee semplici e pure appaiono testimonianze di rifacimenti, come nei superstiti segni degli archi, quali interi e quali frazionati, dei balconi in cotto che si aprivano sulla facciata prima che li sostituissero le finestre attuali. Archi del Quattrocento. Ma il palazzo doveva esistere, e con notevoli ricchezze architettoniche, anche prima di quel tempo, se si osservano certe parti dell'interno, taluni capitelli deposti al margine del giardino e sopra tutto i capitelli dugenteschi — uno dei quali mirabilmente lavorato — che son venuti a trovarsi a fior d'un pavimento sopraggiunto a dimezzare quella ch'era forse una cappella, contigua a una specie di torre entro cui serpeggiava una scaletta più o meno segreta, ora logora e fuori d'uso, che offriva un accesso o un'uscita secondaria ai quartieri padronali.

Si capisce che la magione degli avi era anteriore al cardinale che rese meglio illustre la famiglia; e come egli s'adoprò a restaurarla secondo il gusto proprio e del proprio tempo, così vi si esercitarono i suoi successori, i qua-

(*fot. G. Galimberti, Milano*)
L'ARCA FUNERARIA DEL CONTE GUIDO CASTIGLIONI (FINE DEL '400, BOTTEGA DELL'AMADEO) NELLA CHIESA DI VILLA.

li ebbero peraltro la commendevole discrezione di rispettare l'insigne retaggio, loro legato da lui con tanto decoro del nome e con tanto prestigio del patrimonio comune.

Ma noi eravamo tuttora sulla via, dinanzi al portone, e non dobbiamo dimenticare per l'appunto, prima di varcar la soglia, di sollevar lo sguardo sull'arco del portale, per ammirar la grazia delle palme scolpite che vi perpetuano una delle imprese dei Castiglioni. È veramente il portone d'una vecchia e nobile casata, e ancora lo fiancheggiano, secondo l'usanza antica, le panche di pietra per la libera sosta sulla strada. Cupo è l'andito, nè certo vale a rischiararlo la pendula lanterna; ma la luce è però bastevole a lasciar vedere la vòlta a velette che lo domina dalla seconda metà del Quattrocento, ossia giusto dall'epoca del [illegible]

[illegible] e inquadra con pronta efficaci[illegible], [illegible]zo, luminoso e verde dell' cort[illegible]

[illegible] sul fronteggiante pendio, dinanzi a un vasto portico che sotto scuro soffitto a travi concilia l'[illegible] broso respiro della casa. Una m[illegible] nifica vasca da bagno, un gen[illegible] busto di donna, lo stemma di [illegible] miglia: marmi e pietre onuste [illegible] secoli, reliquie del passato, accan[illegible] alle quali contrastano gli attribu[illegible] del presente: i tavolini e le sed[illegible] di vimini. Perchè la stirpe dei Ca[illegible] stiglioni è viva e vegeta sotto l[illegible] scettro mite e cortese del cont[illegible] Branda, l'attuale capo della fa[illegible] miglia, la quale abita tuttora, s[illegible] pur saltuariamente, la patrizia di[illegible] mora, studiandosi di contemperare la venerazione che le è dovuta con le esigenze moderne, che certo non si trovano nel miglior agio in un ambiente nobilissimo fin che si vuole, ma ormai troppo lontano dalle necessità del nostro tempo.

Basti accennare che per la cucina fu mestieri adattare alla meglio uno stanzone terreno ch' era probabilmente la sede del corpo di guardia. No, non è facile vivere nei monumenti, e questo è senza dubbio un monumento in ogni senso, anche in questo portico e in quella caratteristica balconata trecentesca che porge tanta leggiadria all'ala destra. È da quella parte la conservata residenza del Cardinale, a cui si ascende passando dall'amabile loggetta, ora chiusa da vetrate, che prospetta verso la piazza cogliendone una seducente visione.

Son quattro, fra camere e sale, tutte col soffitto di lucido legno scuro, a grosse travature e a regolari scomparti. Un vestibolo con cassapanche ed armature conduce ad un salone dominato da un imponente camino che si piglia da solo tutta una parete. Sulle altre, rischiarate dai finestroni ogivali, si schierano spiccando con le cornici d'oro sul fondo rosso i ritratti dei Castiglioni, guerrieri rivestiti di maglie e di corazze, gentiluomini col robone e il giustacuore, tra i quali la figura del Cardinale si distacca, pallida, chiara e serena, con un suo splendore suggestivo. E sotto il savio e placido antenato, tutto assorto nell'opera reli[illegible] e civile, un nipote travolto dalla guerra [illegible] tremenda che si sia mai combattuta nel

(*fot. G. Colombi, Milano*)

...TIFICANTE ... LA VILLA, O DEL CORPO DI CRISTO, FATTA ERIGERE DAL CARDINALE BRANDA CASTIGLIONI, ARIEGGIANTE LA CAPPELLA DE' PAZZI DEL BRUNELLESCHI IN S. CROCE A FIRENZE.

mondo: il ... ingegner Ludovico Castiglioni capitano ... pilota aviatore, decorato di medaglia d'argento, caduto nel novembre 1917. Il pennello del pittore lo ritrasse, gio-

(fot. G. Fassi)
LA VECCHIA PORTA DI ACCESSO AL CASTELLO E LA FACCIATA DELLA COLLEGIATA ERETTA SULL'AREA DI QUEST'ULTIMO

vane qual'era, nella severa divisa grigioverde, tanto dissimile dai sontuosi paludamenti degli avi che lo circondano. Ma il cuore era pari, nell'ardimento e nella fede, tramandando attraverso i secoli le fiere tradizioni della nobile famiglia.

Dall'altra parte il vestibolo immette nella camera da letto del Cardinale, che dietro la [illegible] s'illumina da un finestrone ogivale, a vetri gialli e rossi, rischiarando il pavimento a terrazzo, le pareti dipinte d'alberi, putti e [illegible] sul fondo rosso, i sedili di pietra e il [illegible] con le alte colonne di legno scolpito [illegible] rivestito di damasco rosso [illegible]

Doveva esser dolce stare [illegible] pace contemplando [illegible] rama consolatore. Sì, [illegible] enza sapeva vivere.

***

Egli però non pensava [illegible] sè; e prima che ad altri pe[illegible] om'è naturale, al parentado, [illegible] provvide, di fronte alla pro[illegible] una degna dimora oggimai vi[illegible] dal tempo e dagli uomini, salv[illegible] tuttora mirabile portale e un[illegible] nell'andito ove sussistono il com[illegible] to stemma leonino e un artistico [illegible] pitello. Anche le finestre in [illegible] conservano un decoro esteriore [illegible] questa casa che dentro è una r[illegible] na, ma vuol dire che chi tra[illegible] non vi penetra e s'accontenta [illegible] tono dignitoso della contrada, [illegible] ve perfino una trattoria sembra [illegible] ludere al blasone degli antichi [illegible] gnori, intitolandosi al « Vecc[illegible] leone » e ostentando per l'appun[illegible]

(fot. Alinari)
IL PORTALE LOMBARDO VENEZIANO (1428) DELLA COLLEGIATA

(fot. G. Brogi)

[illegible] VITA DI ERODE: A SINISTRA, IL BANCHETTO DI ERODE; A DESTRA, LA CONSEGNA DELLA TESTA DEL BAT- [illegible] ERODIADE; IN ALTO, LA SEPOLTURA DEL BATTISTA. - AFFRESCO DI MASOLINO NEL BATTISTERO.

il proprio stemma anch'essa, con un leone scolpito sopra l'insegna.

Ne la strada ha solo questo di singolare. Dove termina la Casa dei Castiglioni, essa si piega in un angiporto in cui campeggia sul muro di fondo un grande e pregevole affresco del Valtorta, che vi ha dipinto, tra nuvole bianche e cieli azzurri, un lembo del Paradiso dominato dall'immagine del Sommo Creatore. Ebbene, sull'angolo, con la data del 1477 spicca l'immancabile stemma in pietra viva del rampante leone castiglionese, sotto il quale si legge l'incredibile scritta: «Piazzetta del Padre Eterno»!

La strada scende giù giù tra case centenarie, correndo nel solco inciso ai piedi dello sperone su cui fu costruito il paese vegliato dalla [illegible] che un giorno lo signoreggiava. Ne il [illegible] Branda, che volle smantellarla per [illegible] al suo posto la Chiesa Collegiale [illegible] distruggerla del tutto, e le case che verso di essa salendo si arrampicano sulla china, non impediscono di vedere che, a tergo del tempio rosseggiante lassù, è ancora in piedi una fronte del Castello con le vestigia delle due torri angolari, e che anzi l'abside, il campanile e il Battistero vi sono compenetrati, così che un sentor guerriero ne promana tuttavia, per quel vincolo indissolubile, per quella fatale continuità che governa le vicende degli uomini e delle cose.

Ma per salire alla basilica è meglio infilar la strada che dalla piazza segue per così dire la cresta dello sperone, passando dinanzi alla chiesa detta di Villa o del Corpo di Cristo, ove pur mette conto di soffermarsi. Rilevata sui gradini del sagrato, a cui sembra montar la sentinella un povero santo mutilato e consunto, sul limitare dell'area sacra e del mondo profano, altri due guardiani ne custodiscono la soglia: due giganti, Sant'Antonio Abate e San Cristoforo. Bello è il portale della facciata e squisita la decorazione sulla porticina che s'apre sul fianco della chiesa, là dove, bianca tra il bianco, opportunamente armonizzando con la eletta semplicità della pa-

(fot. Brogi)

IASOLINO NEL BATTISTERO.

figure dei Dottori e quelle d'un trit-
so da un'artistica cancellata) in cui
ne sta fra San Rocco e San Sebastia-
pitelli d'altre statue e i marmi del
dedicato al conte Guido Castiglioni,
nare sommariamente le bellezze di que-

(*fot. Brogi*)

[illegible] DEL BATTISTA VIENE RECATA AD ERODIADE - AFFRESCO DI MASOLINO NEL BATTISTERO.

sto tem[illegible] *generis*, fatto costruire dal cardinale B[illegible] con l'ispirazione e la imitazione delle [illegible] fiorentine compiute dal Brunelles[illegible] Santa Croce e in San Lorenzo, mentre [illegible] particolari ricordano Santa Maria de[illegible] ed anche il Palazzo Ducale veneziano.

Poco innanzi, sulla strada in lieve ascesa, ecco l'edificio delle scuole, anch'esse create dal Cardinale, il cui busto in terracotta sta sulla facciata che guarda uno spiazzo dal quale si domina la valletta percorsa dall'Olona. Di lì muove un'erta acciottolata e ripida, protetta da una seghettatura di muretti

[illegible] e ombreggiata da un filare di alberi, e su, su, essa ci mena dritto a sommità [illegible] là dove del maniero feudale [illegible] non le scanalature [illegible] lo scomparso ponte levatoio, [illegible] che dà accesso al sagrato della [illegible].

È una terrazza ariosa, spalancata in felice [illegible] sulla verde vastità panoramica. Il silenzio è rotto soltanto dalla voce del fiume, [illegible] sale dal profondo come un canto corale. Sull'opposto versante della valletta si estolle [illegible] bianco palazzone, ch'ebbe certo per padre un altro dei castelli ond'era munita questa plaga, e più indietro, fra la boscaglia che copre d'un folto mantello la collina, s'indovinano le case di Caronno.

Qui, su questo culmine di Castiglione, la costruzione più elevata non è più una torre di fortezza, ma un campanil di chiesa, con l'orologio che segna il placido fluir del tempo e con una bigia cuspide puntuta foggiata a spegnitoio, quasi a simboleggiare il virtuoso freno sulle fiamme troppo ardenti delle passioni umane. Il campanile è anch'esso una fiamma accesa nel vispo rosseggiare dei nudi mattoni rossi, e tutta una consimile vampa di santo amore è pur la chiesa, sulla cui facciata biancheggiano soltanto l'ampio rosone e l'elaborato frontone del portale ove, tra le sacre figure, è scolpita anche quella del Cardinale in ginocchio.

Bello è l'interno, con le sue tre navate e il ricco altar maggiore, sotto il quale spazia una cripta umida e buia. Son numerose nella basilica le tombe dei Castiglioni, a giudicare dalle lapidi murate sulle pareti, ma la più fastosa se ne sta isolata e in disparte nell'abside: la greve arca che rinserra le spoglie del Cardinale Branda. Qui egli sembra più che mai il dominatore, ma il ricordo di lui s'accompagna alla viva gloria d'un artista che gli fu caro e a cui commise il còmpito d'immortalare con la sua la propria opera: Masolino da Panicale, il maestro di Masaccio.

[illegible] nella sua piena maturità artistica, lasciano della propria eccellenza preziosi documenti che costituiscono, dal punto di vista pittorico, le [illegible] gemme di Castiglione Olona. A[illegible] autorevolmente esaltato questo [illegible] creatore di capolavori, e non tocca a me di tornare sull'argomento. Le « storie della Vergine », da Masolino frescate nella calotta dell'abside, offrono un saggio incantevole della sua arte magistrale, e deliziosi sono poi gli affreschi del Battistero che rendono affascinante un locale di per sè modesto: una stanza confinata in fondo alla vecchia ala del demolito castello, ora tutta presa da semplici e graziose abitazioni ove le brave massaie parlottano al rezzo delle fronzute robinie.

È l'angolo della soppressa torre, la quale ha però fornito il vano per allogarvi il fonte battesimale; ma nessuno penserebbe che, dietro la porta tarlata in cui la chiave gira cigolando come fanno le classiche porte delle prigioni, si celi un tesoro di tal valore. Malauguratamente il tempo e l'umido han corroso le muraglie e qua e là han fatto sbiadire le vaghissime immagini delle « storie di San Giovanni Battista ». È gran peccato, ma forse non si può attribuirne la colpa ad alcuno. Veramente criminosa mi pare invece la vandalica balordaggine degli uomini (e delle donne) che hanno contribuito ad aggravare il malanno con le loro stupide mani.

Visitatori convengono qui da ogni parte del mondo e, come nella Casa dei Castiglioni, anche nel Battistero della Collegiata sono a loro disposizione gli albi per le firme. Nella Casa, l'elementare educazione li induce a contentarsene. Nel Battistero no. In quello ch'è il più bel dono del cardinale Branda, nel sacrario di Masolino, l'opera dell'artista riceve il postumo insulto di nomi idioti, sgorbiati con le matite o, peggio, coi temperini. Hanno già lardellato gli abiti dei personaggi e, poichè non v'è quasi più posto, è da prevedere che presto passeranno a invadere le parti nude, le mani e i volti. Ma che non sia possibile farla finita con questo barbaro mal vezzo [illegible] Castiglione Olona e dovunque?

ULDERICO TEGANI

[illegible] NEL 1818 LO STABILIMENTO BORACÌFERO DI LARDERELLO. LA ZONA ERA COMPLETAMENTE DISABITATA [illegible] E I SOFFIONI EMANAVANO LA LORO RICCHEZZA DI VAPORI SENZA CHE ALCUNO LI UTILIZZASSI (DA UNA STAMPA DELL'EPOCA).

I GAS NATURALI

E LA LORO UTILIZZAZIONE

Le sorgenti termali e le emissioni di gas o di vapori costituiscono una caratteristica manifestazione post-vulcanica, ricordo di una antica, più grandiosa attività, prudente monito di una sua possibile ripresa.

Nelle regioni petrolifere sono poi numerose ed importanti le emissioni di gas che accompagnano quelle del petrolio.

Manifestazioni di questo genere sono comuni in molte regioni d'Europa e d'America, ed è enorme la quantità di gas naturali che viene giornalmente fornita dal sottosuolo. L'attenzione degli scienziati e dei tecnici si è perciò da [illegible] rivolta alla possibilità di sfruttare in [illegible]almente questa fonte, gratuita e peren[illegible] di energia.

Come è [illegible]vo, le modalità di utilizzazione dei g[illegible]turali variano assai, a seconda della composizione chimica e dello stato fisico dei gas stessi. Così, ad esempio, dove l'emissione gassosa è accompagnata da un'abbondante emissione di vapore acqueo ad alta temperatura e sotto pressione, si ricorre anzitutto alla separazione del vapore dai restanti gas, destinando il primo alla alimentazione di turbine o motrici a vapore. È il caso dei notissimi « soffioni boraciferi » della Toscana, sui quali ci intratterremo più oltre.

Dove invece le emissioni sono asciutte e costituite prevalentemente da gas combustibili, esse vengono utilizzate direttamente per l'azionamento di motori a gas, o a scoppio. Se infine esse sono ricche di idrocarburi leggeri facilmente condensabili, può convenire il ricorrere ad uno speciale trattamento per ricavarne benzina o carburanti analoghi.

[illegible] NEL 1827 QUANDO IL CONTE FRANCESCO LARDEREL INIZIÒ L'UTILIZZAZIONE DEL VAPORE DEI SOFFIONI IN [illegible] DEL FUOCO A LEGNA PER L'EVAPORAZIONE DELLE ACQUE BORICHE. (DA UNA STAMPA DELL'EPOCA).

La composizione dei gas naturali varia assai a seconda della località: in generale si può tuttavia dire che vi si trovano, in quantità variabili, metano, ossido di carbonio, anidride carbonica, idrogeno solforato, idrogeno, ossigeno e, spesso, quantità sensibili di gas nobili (elio, argo, neo, cripto, xeno).

Nei gas naturali delle zone petrolifere sono anche presenti alcuni altri idrocarburi (butano, etano, propano, ecc.).

I gas naturali come combustibili e carburanti.

Importantissimo, fra i gas naturali, è il metano, sia per il suo elevato potere calorifico, sia per la sua abbondanza: nelle emanazioni di Salsomaggiore esso costituisce infatti circa il 70% dell'intera massa gassosa.

Compresso in bombole d'acciaio, il metano costituisce un [illegible] per [illegible]

Soc. Idrocarburi Nazionali di Firenze, che era alimentato da gas naturale (composto in gran prevalenza da metano) delle sorgenti di Pietramala. L'iniziativa è stata ora ripresa dalla Società Utilizzazione e Ricerca Gas Idrocarburati, di Milano, che ha applicato nuovi dispositivi di alimentazione ad autocarri dell'Azienda Generale Italiana Petroli e utilizza il metano proveniente dai sondaggi petroliferi di Fontevivo e zone adiacenti. Il problema è veramente di grande interesse, ed una razionale utilizzazione di questo gas naturale per l'alimentazione diretta degli autoveicoli sarebbe un risultato di indubbia importanza per l'economia generale della nazione.

Utile impiego trova pure il metano, al pari dei suoi omologhi superiori, per la produzione di forza motrice in impianti fissi, o per il riscaldamento e la illuminazione, e questo, sia nelle stesse zone di produzione (cantieri petroliferi, ecc.) sia in zone remote alle quali viene portato mediante ap[illegible]te canalizzazioni. Si calcola che negli [illegible]ti Uniti vengano serviti da gas naturali [illegible]n 4000 comuni, con una popolazione to[illegible] di 17 milioni di abitanti e con una rete di distribuzione avente la lunghezza comples-

VEDUTA DELLO STABILIMENTO DI SERRAZZANO (PISA).
La colonna di vapore che si eleva sulle altre è il così detto « soffionissimo » trivellato durante lo scorso anno

siva di 160.000 km.! Anche la Romania fa un largo impiego delle sue abbondantissime sorgenti di gas naturali: nel 1933 questi ultimi alimentavano impianti fissi di produzione di forza motrice aventi una potenza totale di oltre 18.000 cavalli-vapore ed ingenti quantità erano impiegate per riscaldamento o per illuminazione.

I gas più ricchi di idrocarburi (e che sogliono accompagnare, come si è detto, le emissioni petrolifere) possono venir facilmente liquefatti alla pressione di 40-50 atmosfere e da essi vengono separati i prodotti liquidi a temperatura ordinaria, mediante compressione e raffreddamento oppure assorbimento per mezzo di olii minerali pesanti. Si ottengono così notevoli quantità di « gasoline », atte a servire come ottimo carburante per motori a scoppio, oppure per illuminazione. I prodotti gassosi residui vengono poi utilizzati per illuminazione, riscaldamento od usi industriali vari.

Dalla distillazione frazionata dei gas naturali delle zone petrolifere si ottiene il butano, gas dotato di altissimo potere calorifico, che si può conservare liquido, sotto piccola pressione, alla temperatura ordinaria: esso vien posto in commercio entro piccole bombole metalliche, dalle quali effluisce allo stato gassoso; serve per illuminazione, riscaldamento ed usi di cucina nelle zone prive di impianti di gas illuminante. Ad usi analoghi si presta anche il « gasolo », prodotto intermedio fra la gasolina ed i gas naturali e che viene ottenuto anch'esso per distillazione frazionata e compressione di questi ultimi: si mantiene liquido sotto pressioni di 30 kg. per cmq. e si trasforma in gas alla pressione ordinaria; consta essenzialmente di etano e propano.

Dove infine i gas naturali presentano un contenuto sensibile di gas nobili, si procede a speciali trattamenti per l'estrazione di questi ultimi, come ad es. negli Stati Uniti e nel Canadà, dove si ottengono rilevanti quantità di elio dalle numerose sorgenti di gas naturali esistenti nel territorio di detti Stati.

Un impianto unico al mondo.

È quello per l'utilizzazione integrale dei « soffioni boraciferi » della Toscana.

I cosiddetti « soffioni boraciferi » (Larderello, Castelnuovo, Serrazzano, ecc.) sono

IL « SOFFIONISSIMO » DI SERRAZZANO.
È un getto formidabile e fragoroso che ha la potenzialità di 100.000 kg. di vapore all'ora.

delle tipiche manifestazioni post-vulcaniche che abbracciano una zona di circa 200 kmq. di superficie, posta al limitare delle provincie di Pisa e di Grosseto.

Come lo dice il nome, si tratta di potentissimi getti di vapor acqueo caldissimo e sotto pressione, misto a gas ed a sostanze di varia natura: il contenuto di gas varia dai 20 ai 30 litri per ogni kg. di [illegible].

A differenza dei « geygers » dell'Islanda l'emissione è qui regolare [illegible]

I due centri principali (La[illegible] e Castelnuovo) producono [illegible]almente 18 milioni di kg. d[illegible] pore, con un contenuto totale [illegible] 540.000 mc. di gas, mentre le [illegible] abbriche producono giornalmente un totale di 6 milioni di kg. di [illegible] pore, contenenti 114.000 mc. di g[illegible]

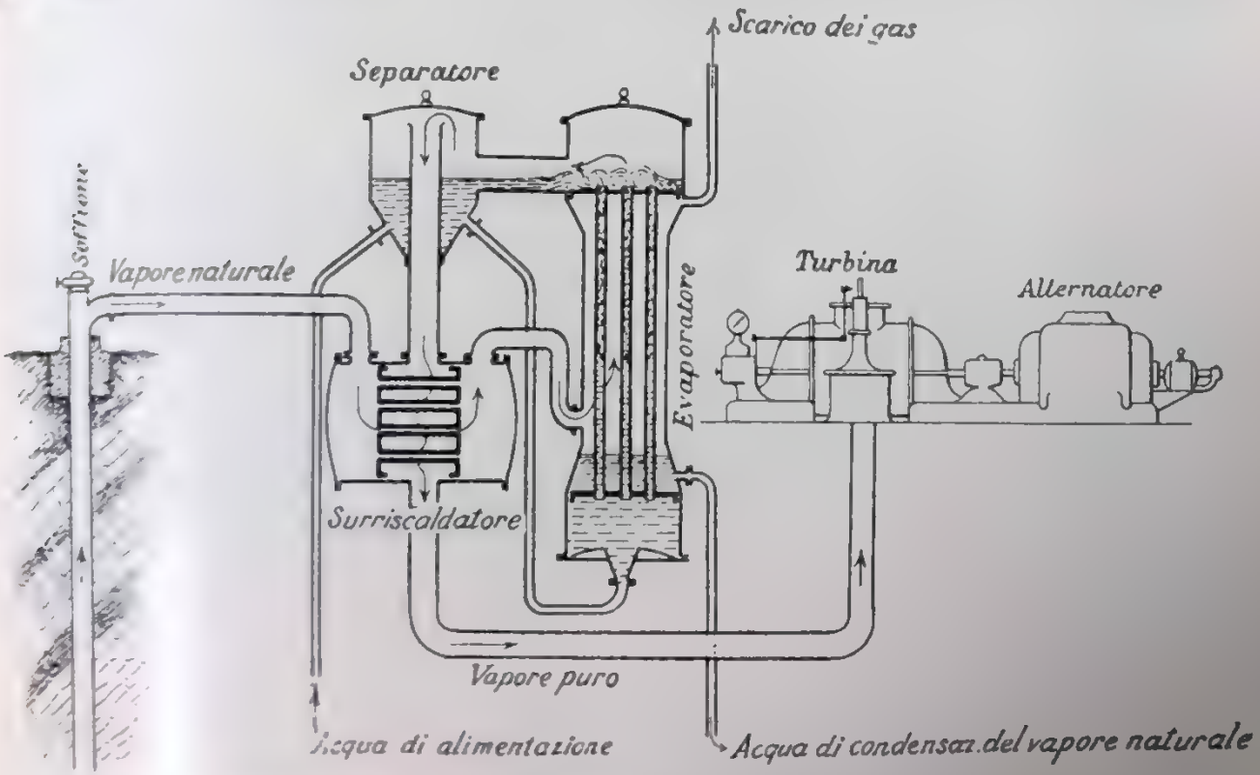
Già dai primi del secolo scor[illegible] il conte Francesco de Larderel av[illegible] va pensato di utilizzare i vapo[illegible] emanati dai soffioni per ricavar[illegible] l'acido borico che essi contengo[illegible] in quantità rilevante, ed aveva [illegible] stallato appositi impianti di ricup[illegible] ro dei sali minerali in essi conten[illegible] ti. Successivamente il principe se[illegible] Piero Ginori Conti ebbe la genia[illegible] idea di sfruttare anche l'energ[illegible] termica del vapore dei soffioni, pe[illegible] alimentare delle turbine accoppia[illegible] te ad alternatori: l'energia termic[illegible] gratuita del sottosuolo veniva co[illegible] sì trasformata in energia elettric[illegible] destinata, oltre che a sopperire a[illegible] bisogni di forza motrice e di illu[illegible] minazione dei vari impianti indu[illegible] striali della zona, anche ad essere messa sul mercato toscano.

Le difficoltà da superare non fu[illegible] rono lievi, data anche la presenza di sostanze minerali acide nel va[illegible] pore da impiegarsi. Dopo aver espe[illegible] rimentato sopra impianti-piloti da 250 kw., si passò alla installazione di una vera e propria centrale termo-elettrica a Larderello: centrale composta attualmente di 4 gruppi turbo-alternatori da 3000 kw. ciascuno, ai quali si sta ora aggiungendo un quinto gruppo, della potenza di 6000 kw. Altre centrali sono già state previste, in [illegible]ggiunta alle centrali minori già esistenti (Serrazzano, Castelnuovo, ecc.), per le quali [illegible] [illegible]ltre allo studio l'aumento della loro [illegible]ialità.

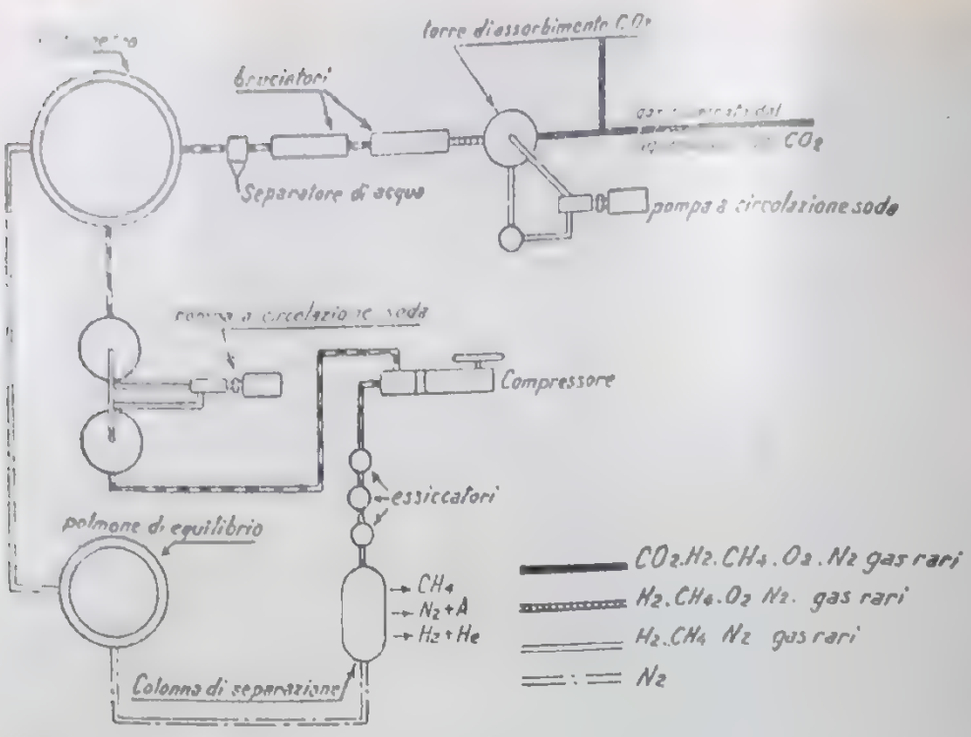
[illegible]iamo alle figure il compito di illustra[illegible] sussidio del grafico e delle didasca[illegible] [illegible]odo di funzionamento dell'impianto [illegible]uzione dell' energia elettrica. Ricor[illegible] soltanto che l'attuale diagramma di [illegible] consente, mediante l' adozione delle caldaie tubolari Ginori-Conti, di avere [illegible]ore puro per l'alimentazione delle tur[illegible] della centrale, a spese dell'energia ter-

VISTA DELLA CENTRALE TERMOELETTRICA DI LARDERELLO.
[illegible] è composta di quattro gruppi turbo-alternatori della potenzialità di 3000 Kw. ciascuno. Prossimamente verrà installato un altro gruppo da 6000 Kw.

[illegible]ica del vapore naturale che circola nella fa[illegible]sia tubolare e — condensandosi — fornisce acqua borica che passa poi agli apparecchi di concentrazione per ottenere acido borico



[illegible] UTILIZZAZIONE DEI SOFFIONI BORACIFERI PER LA PRODUZIONE DI FORZA MOTRICE.



SCHEMA DEL TRATTAMENTO DEI GAS CONTENUTI NEI SOFFIONI, ALLO SCOPO DI SEPARARNE ED UTILIZZARNE I VARI GAS COMPONENTI.

ed ammoniaca; permette inoltre di ricuperare in pieno i gas incondensabili.

Questi ultimi contengono dal 92 al 94 % di anidride carbonica, dal 2 al 2,5 % di idrogeno solforato, dall'1 al 2 % di metano, dal 4 al 7% di gas residuo con dal 0,02 al 0,003% di elio e circa il 0,001% di argo. (Sul tenore degli altri gas nobili: neo, cripto e xeno non si hanno ancora dati definitivi). Nella interessante memoria presentata dal principe Ginori-Conti alla Società Italiana per il Progresso delle Scienze nel 1933, il principe, calcolando di utilizzare in un primo tempo la produzione della sola zona di Larderello (che corrisponde alla metà circa di quella totale) prevedeva la seguente produzione:

anidride carbonica	mc.	327.937
idrogeno solforato	»	8.650
idrogeno	»	6.045
metano	»	5.625
azoto	»	3.340
elio	»	8,30

Di essi, l'anidride carbonica, solida o liquida, trova numerose applicazioni chimiche ed industriali; l'idrogeno può venire impiegato per usi chimici o come combustibile; e sul valore del metano come combustibile e carburante (oltre che come punto di [illegible] tenza di interessanti sintesi chimiche [illegible]

subiscono, dopo [illegible] stati liberati da[illegible] pore col quale [illegible] commisti, per g[illegible] re alla separazio[illegible] al ricupero de[illegible] componenti.

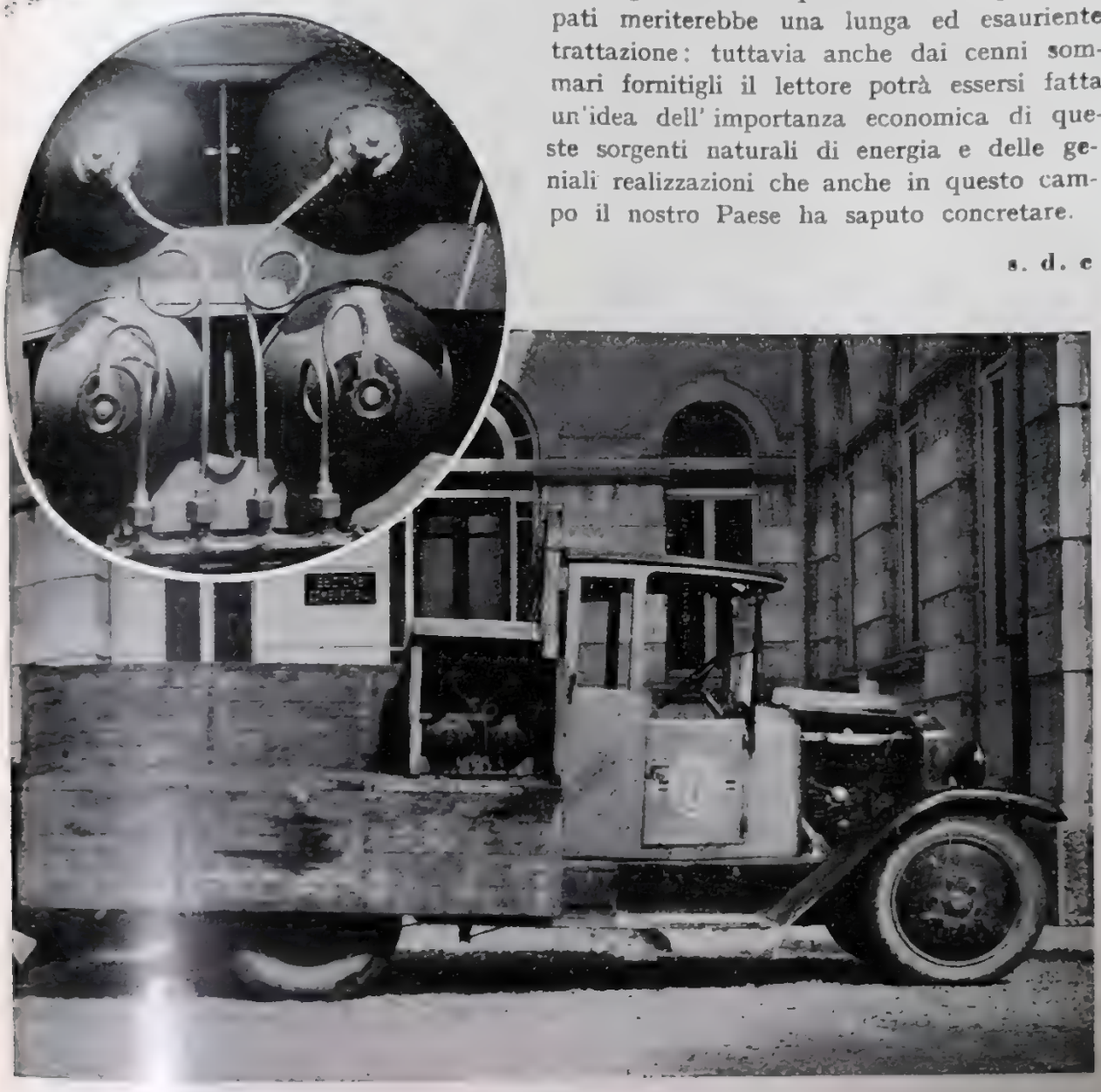
L'elio deve il [illegible] nome al fatto di [illegible] stato scoperto p[illegible] prima volta nella [illegible] mosfera solare, [illegible] 1868, da P. J. Janssen. È un gas a[illegible] leggero (quasi qua[illegible] l'idrogeno), che si [illegible] liquefare alla temp[illegible] ratura di — 267,8[illegible] ed alla pressione [illegible] 2,26 atmosfere: a[illegible] stato liquido è 8 v[illegible] te più leggero dell'a[illegible] qua. Solidifica a circa — 272° C., alla pres[illegible] sione di 26 atmosfere e si presenta allora so[illegible] to l'aspetto di una massa perfettamente inco[illegible] lore e trasparente. L'elio offre uno speciale interesse per le numerose sue applicazio[illegible] scientifiche ed industriali di cui alcune (sulle quali, naturalmente, sorvoliamo) sono di una speciale importanza dal punto di vista militare. Si può ricordare in proposito il riempimento dei dirigibili: l'elio infatti, pur possedendo a parità di condizioni una forza ascensionale alquanto minore di quella dell'idrogeno (il 92,6 % di quella di quest'ultimo gas), presenta, per converso, dei grandi vantaggi funzionali per la sua ininfiammabilità, per la minore diffusibilità attraverso le pareti dell'involucro e per la sua maggiore conducibilità termica ed elettrica. L'elio serve inoltre, da solo o unito con argo, neo od altri gas, al riempimento di tubi luminescenti e di lampadine elettriche speciali, e per la produzione di temperature bassissime, assai prossime allo zero assoluto, in quanto l'elio liquido consente di giungere a quasi — 272° C. Esso può [illegible] ottenuto, come è noto, come sottopro[illegible] [illegible] la produzione dell'aria liquida. Negli [illegible] di liquefazione dell'aria atmosferica [illegible] infatti un miscuglio di elio e di neo. [illegible] separazione di questi due gas riesce [illegible] e richiede l'impiego di temperature [illegible] basse. Data peraltro la relativa scarsi[illegible] la grande richiesta di questo elemento,

[illegible] è pensato di [illegible]varlo anche dai gas natu[illegible] che lo cont[illegible]no e che sono abbondan[illegible] ad esempio [illegible] Stati Uniti (Texas), nel [illegible] dove [illegible] proporzione del prezioso [illegible] e supera spesso l'1 % [illegible] suddetti), in alcune regioni [illegible] del volume dei [illegible]nale francese e nel Giap[illegible] Africa Set[illegible] sistema più comunemen[illegible] Formosa [illegible] scopo è quello del Linde, [illegible] adottato a [illegible] separare l'elio dai gas [illegible] quale si [illegible]no mediante liquefazione [illegible] accomp[illegible]pportunamente si è pensa[illegible] questi ultim[illegible] dai gas naturali toscani, [illegible] a ricavarlo [illegible] scopo un apposito impian[illegible] a te[illegible]dustriale. Esso opera sul [illegible] su scala ser[illegible]

gas residuo proveniente dal riparto produzione dell'anidride carbonica liquida e solida ed è capace di trattare 30 mc. di gas all'ora, dei quali 10 sono dati dal gas residuo da utilizzare e 20 sono invece costituiti da azoto che rimane sempre in circolazione. Mediante compressione, liquefazione e rettificazione si liquefano e separano il metano e l'azoto, mentre alla testa della colonna di rettificazione si ottengono per deflegmazione una miscela di idrogeno ed elio (più alquanto argo) e poco azoto residuo. Dalla miscela suddetta si ricava poi l'elio coi metodi noti, basati sostanzialmente sulla completa inattività chimica di detto elemento.

L'argomento del quale ci siamo qui occupati meriterebbe una lunga ed esauriente trattazione: tuttavia anche dai cenni sommari fornitigli il lettore potrà essersi fatta un'idea dell'importanza economica di queste sorgenti naturali di energia e delle geniali realizzazioni che anche in questo campo il nostro Paese ha saputo concretare.

s. d. e



AUTOCARRO DELLA A.G.I.P., ALIMENTATO DA METANO COMPRESSO.

[illegible] è attrezzato in via dimostrativa e viene alimentato con metano proveniente dalle [illegible]ntevivo e zone limitrofe. Il gas compresso è contenuto entro 4 bombole d'acciaio ed [illegible] sono stati studiati dalla Società Utilizzazione Ricerca Gas Idrocarburati, di Mi[illegible] ora circa 1000 chilometri ed il consumo medio di gas è risultato di circa 1 mc. [illegible] una corrispondenza di 1 mc. di gas a 1,5-1,8 litri di benzina.

IL MANUALE DEL TURISMO

La genesi di questo libro è, in realtà, alquanto lontana. Ad ogni nuova edizione dell'Annuario Generale del Sodalizio ripresentava, preoccupante, il problema della mole e quindi dell'opportunità di ridurre e di eliminare la parte cosiddetta « generale », premessa al repertorio delle località; mentre d'altro canto sarebbe stato necessario aumentarla di molto per includervi una massa di notizie utili al turista sulle regole della circolazione, sui mezzi di trasporto ferroviari, marittimi, lacuali, automobilistici, sull'escursionismo; in breve, sulle manifestazioni, oggi così varie, vaste e profonde del turismo.

Nel 1932 l'aumento di mole derivante dall'inclusione di innumerevoli dati in più per le frazioni di Comune obbligò a ridurre la parte generale dell'Annuario alle relativamente poche pagine indispensabili. Fu allora che si pensò di dare forma ad un progetto accarezzato da tempo: quello cioè di creare un volume che comprendesse in un quadro d'insieme e con un'analisi sufficiente tutto il vasto campo del turismo.

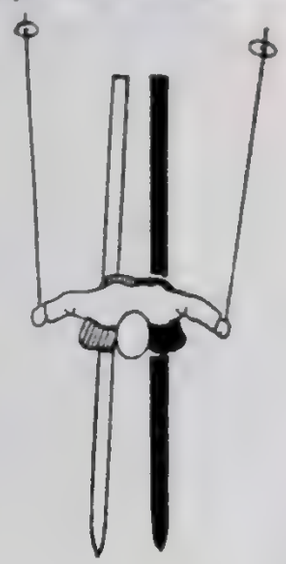
Riproduzione per scissione, dunque. Dal vecchio « Annuario » del Touring si stacca ora il « Manuale » che — in germe — già esisteva nel primo Annuario del 1896.

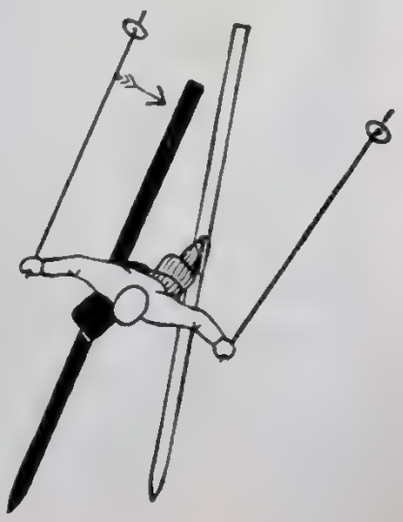
La redazione dell'opera ponderosa — ben inteso, per la massa di materie contenute e pel numero di pagine (più di ... fittamente stampate su due colonne), non ... peso nè per volume, chè esso ha lo stesso formato dell'Annuario quale tutti i nostri ... conoscono — ha richiesto oltre un anno di ... tenso lavoro. Ma ne è uscito un organismo che appare ben proporzionato e al quale può presagire fin d'ora una prospera fortuna e una funzione apprezzabile nello sviluppo futuro del turismo. La trattazione dei singoli capitoli è stata affidata a specialisti che vi hanno condensato nel minore spazio possibile il frutto della loro lunga e provata esperienza nei singoli campi; e questi collaboratori hanno eseguito il compito con metodo e con coscienza, sicchè il « Manuale » che ora il Touring pubblica non è un ... zibaldone d'informazioni e di dati; è invece un'opera organica, una specie di vera e propria enciclopedia pratica, accessibile a tutti e da tutti consultabile con profitto.

Basta del resto dare uno sguardo al sommario per rendersi conto della vitalità dell'opera. Il Manuale, aprentesi con un cenno generale sul fenomeno turistico e sulla sua influenza economica, culturale e sociale, cui fan seguito brevi notizie sulla organizzazione turistica nel nostro Paese e sui principali Enti ed Associazioni nazionali che si occupano di turismo nella Penisola e nel mondo, comprende cinque grandi parti dedicate rispettivamente al *turismo podistico*, a quello in *ferrovia*, a quello su *strada*, a quello *nautico*, a quello *aereo*, e finalmente un capitolo su quello *sotterraneo*.

... UN CREPACCIO DEL ...ALE).

Non intendia[illegible] — anche per ragioni pratiche di spazio — riportare qui per esteso l'elen-[illegible]ssima materia che concorre a formare il volume; basterà che ne accenniamo della co[illegible] affinchè il lettore possa afferrare pienamente il senso del termine *turismo* per sommi [illegible] di ciò che il « Manuale » gli può offrire: il quadro cioè di un fenomeno che [illegible]arsi un conce[illegible]tte le vaste e complesse manifestazioni del viaggiare, inteso come mezzo [illegible]prende orm[illegible]ura e di reciproca conoscenza tra popoli e individui; e il commento e la [illegible]sibile di [illegible]a per tutto quanto può fornire il mezzo di esercitare tale attività, sia nei [illegible]azione p[illegible]re, sia nei rispetti dell'industria che del turismo stesso vive (alberghi, [illegible]spetti del via[illegible] divertimenti). Panorama astissimo davvero; ma si può ben affermare che [illegible]zzi di traspo[illegible] **umana la quale non serva in qualche misu-** [illegible] esiste attiv[illegible] **dal turismo non sia in qualche misura de-** [illegible] al turismo, [illegible] **terminata.**





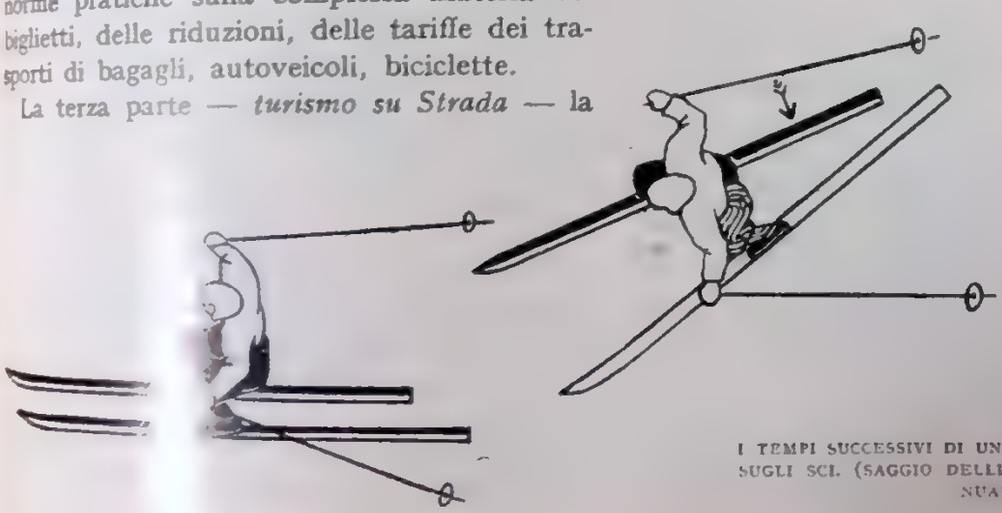
⁂

Vediamo brevemente il contenuto del volume.

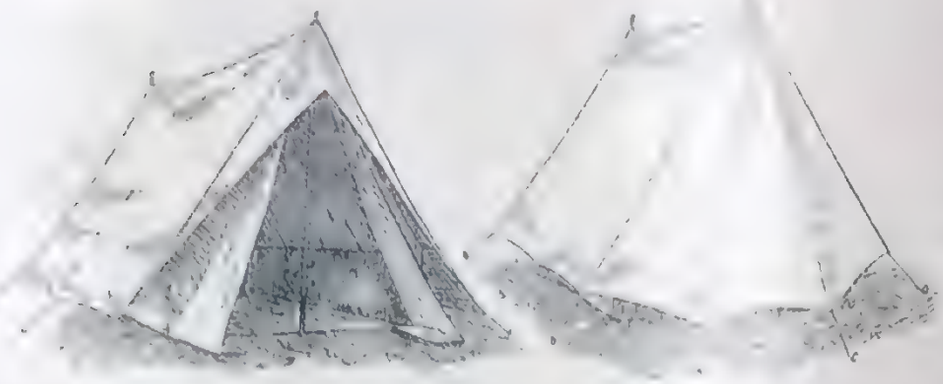
La prima grande suddivisione — quella del *turismo podistico* — che considera cioè la più antica forma di turismo, fatta col classico « caval di S. Francesco », si prende da sola oltre [illegible] pagine ed è, anche per la forma garbata, una delle più va[illegible]e e piacevoli. Essa dedica un capitolo all'escursionismo alpi[illegible]no al turismo invernale, un terzo alla tecnica dello sci. Ma poi reca notizie anche sui centri invernali e di turismo alpi[illegible] sulle guide, i portatori e i Rifugi di montagna; detta nor[illegible] igieniche e di pronto soccorso per l'escursionista; contiene [illegible] capitolo sul campeggio, tanto collettivo quanto individua[illegible]le, sull'autocampeggio (ossia su quella forma che gli inglesi [illegible]iamano *caravanning*, fatta a mezzo di minuscole casette ri[illegible]abili, trainate a rimorchio della vettura da turismo); due capitoletti infine sulla caccia — diporto che si esplica prevalen[illegible]mente nella marcia in campagna — e la pesca, che offre pu[illegible]e sovente occasione e meta di passeggiate e costituisce un'importante attrattiva turistica e — aggiungiamo noi — in Italia, ricca di laghi e di corsi d'acqua, dovrebbe trovare una più attenta considerazione ed un più forte numero di proseliti.

La seconda parte, che tratta del *turismo in ferrovia*, premesso uno sguardo storico delle ferrovie e alcune notizie tecniche, fa un quadro dello sviluppo delle ferrovie, tranvie, funicolari e teleferiche in Italia, e fornisce — cosa la cui utilità verrà di certo apprezzata — norme pratiche sulla complessa materia dei biglietti, delle riduzioni, delle tariffe dei trasporti di bagagli, autoveicoli, biciclette.

La terza parte — *turismo su Strada* — la



I TEMPI SUCCESSIVI DI UNA VOLTATA « CRISTIANIA » SUGLI SCI. (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DEL MANUALE).



TENDA PER ACCAMPAMENTO: LA TENDA « ALASKA » (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DEL MANUALE)

più nutrita, consta di oltre 350 pagine e contempla le grandi sezioni: Le Strade in Italia, Automobilismo, Motociclismo, Ciclismo, alle quali è premesso un particolareggiato capitolo destinato ad illustrare le vie sulle quali queste importanti forme turistiche si svolgono e trionfano, e le norme cui devono sottostare.

Dire ampiamente delle strade italiane, dopo che il titanico sforzo del Governo Fascista per ridare alla Patria una viabilità rinnovata e perfetta è nella conoscenza di tutti gli Italiani — pei quali forma un giusto titolo di orgoglio nazionale — e di molti ammirati stranieri, sembrerebbe oggi pleonastico: ma quanti italiani sanno dei precedenti della politica stradale dalla costituzione del Regno d'Italia all'avvento del Fascismo? Quanti conoscono con precisione l'assetto amministrativo e tecnico della rete stradale, e hanno esatta nozione dei còmpiti e dell'opera dell'Azienda Autonoma Statale della Strada?

Queste notizie offre il Manuale, cui si aggiungono quelle riguardanti lo sviluppo delle strade statali, i dati sulle strade provinciali e comunali, sulle autostrade e una ricca raccolta di prontuari stradali.

Ma non basta offrire la visione grandiosa del patrimonio nuovissimo di cui l'Italia si è arricchita e del quale il turista può fruire: occorre anche che egli conosca, insieme ai diritti che gli spettano, i doveri che si assume quale utente della strada; occorre che egli si faccia un abito mentale di quelle norme dall' osservanza delle quali nasce l' ordinata circolazione a vantaggio di tutti; e a questo [illegible] adempie l'ampia trattazione che il Manuale dedica al recentissimo « Codice della [illegible] è riportato [illegible] articolo della legge [illegible] commento. Commento [illegible] non è un'arida esegesi dottrinale o critica, ma una piana, pratica illustrazione dell'articolo dall'intento « di rendere più facile la comprensione di una disciplina che deve essere non solo nella conoscenza, ma nella quotidiana consuetudine della vita di ogni turista.

L' automobilismo, questo gigantesco fenomeno meccanico e turistico del nostro secolo, riceve nella nuova pubblicazione del Touring ospitalità degna della sua immensa diffusione: dalla descrizione delle singole parti dell'automobile e dall'illustrazione del loro funzionamento, a un capitoletto informativo sui carburanti e lubrificanti; dalla statistica più recente a tutto quel complesso di nozioni sulla circolazione automobilistica, sia in Italia sia all'estero, cui gli interessati potranno far ricorso, sicuri di riportare una indicazione esatta della pratica da seguire o della norma da osservare.

Poi i servizi pubblici automobilistici, con le speciali norme che li reggono, le autorimesse, l'importante materia delle assicurazioni automobilistiche, lo speciale regime vigente per Zara e il Carnaro, la circolazione nei Possedimenti e nelle Colonie Italiane sono oggetto di altrettanti capitoletti.

Quanto ai « documenti e formalità doganali », basterà accennare alla complessa materia dei trittici e dei «Carnets de passages en douane » cui il nostro Sodalizio dedica da decenni parte considerevole della sua multiforme attività, per dare un' idea dell' utilità, della chiara e ordinata trattazione di tanti argomenti, in sempre continuo divenire.

Trattazione analoga all'automobilismo, così dal lato tecnico come da quello della circolazione all'interno e all'estero ha avuto, nel « Manuale », il motociclismo. Accuratissimo, [illegible] per motivi sentimentali (alludiamo al [illegible] del Touring) è poi il capitolo dedicato al ciclismo (il lettore troverà fra l'altro [illegible] manuale le statistiche sulle biciclette in [illegible]zione nel nostro Paese negli anni 1926 [illegible] e '33).

Al *turismo nautico* è dedicata la parte IV del Manuale, che comprende in una prima se-

...ione le notizie sull'organizzazione della no-
...ra Marina Mercantile, le sue Crociere, le
...nde varie dei trasporti, e, nella seconda,
...n ingente quantità di dati tecnici, pratici,
...informativi e ... mativi sulla *motonautica* e
...e piccole imb... ...zioni a vela e a remo.

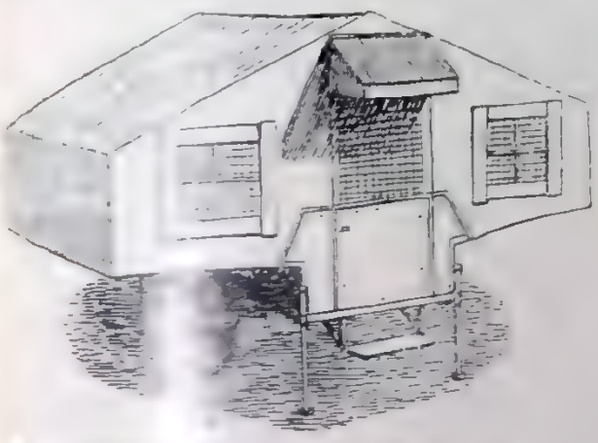
Al *turismo* ... è rivolta la quinta parte,
...contenente un... ...lissima messe di notizie di
...ordine pratic... ...lative agli apparecchi da
...turismo ed all... ...gislazione nazionale ed in-
...ternazionale in... ...teria.

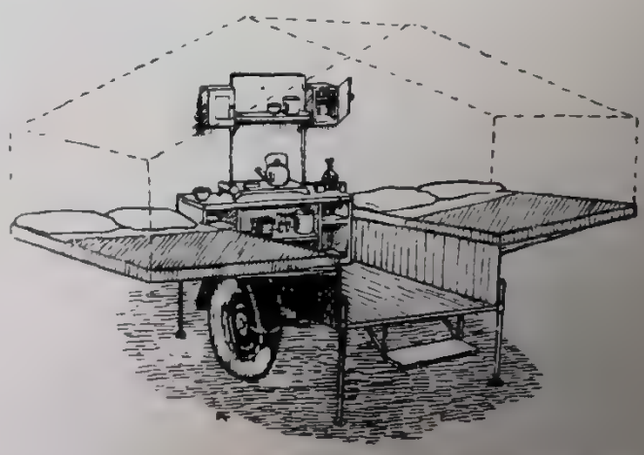
Con ciò non ... tuttavia termine l'interes-
...sante volume ... ...e importanti, anche se bre-
...vi appendici ... ...mpletano il già notevolissi-
...mo complesso ... ...ioè un cenno sul *Turismo*
Meteologico, che conta ogni giorno nuovi pro-
...selti, un'opportunissima raccolta di dispo-
...sizioni e norme attinenti al turismo (informa-
...zioni circa i passaporti, le tessere di frontiera,
...le carte di turismo alpino, permessi di foto-
...grafare in zona di frontiera, tasse di soggior-
...no, ecc.); una serie di notizie e tabelle geogra-
...fiche e statistiche con particolare riguardo al-
...l'Italia (fisica, meteorologia, geologia, econo-
...mia, politica) e con chiare e semplici nozioni
di cartografia turistica, nozioni di orientamen-
...to, ecc. Infine, altre notizie sempre utili e
...pratiche per un turista, quali le tariffe po-
...stali, telegrafiche e telefoniche, i cenni sulle
specialità gastronomiche e i vini d'Italia, un
elenco delle stazioni climatiche, balneari e
idrominerali della Penisola, consigli al turista
fotografo, una succosa, indovinata grammati-
ca degli stili architettonici, illustrata da
68 nitidi schizzi di rara evidenza, scelti con
accortezza; un elenco di guide e carte turi-
stiche. E cento e cento altre notiziole, che
lasciamo nella penna per non dilungarci ul-
teriormente.

∴

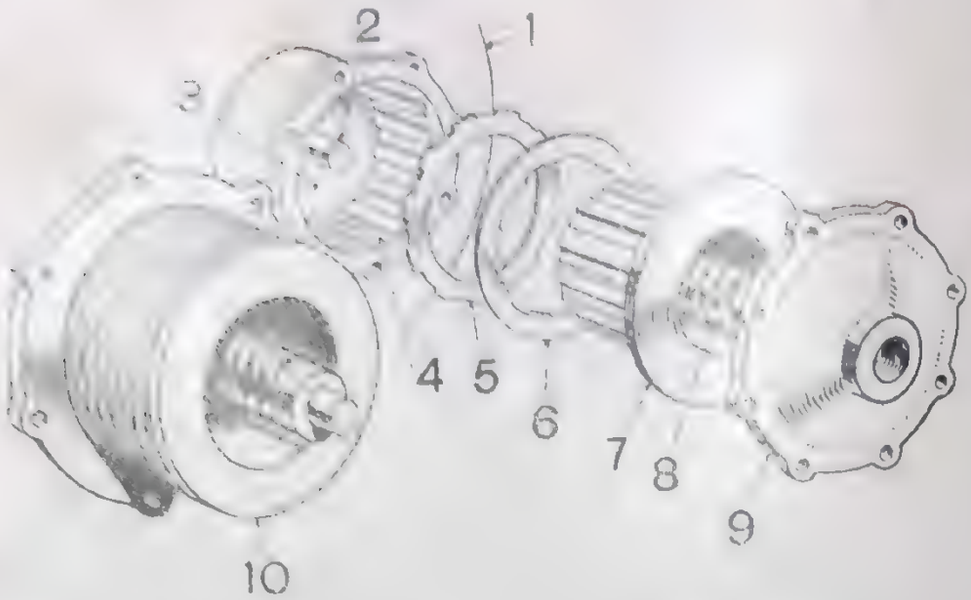
Abbiamo detto più sopra che l'opera ora venuta in luce è consultabile con profitto. Niun dubbio può sussistere dopo l'elencazione (soltanto sommaria!) del vario contenuto. Ma dobbiamo dire, a vantaggio della pubblicazione, che essa procura al lettore anche un vero diletto, tenendone sempre desta l'attenzione, procurandogli gradevoli sorprese, fornendogli mille modi d'istruirsi nei campi più diversi. Il capitoletto introduttivo sul turismo podistico, per esempio, è piacevolissimo a leggersi per alcune digressioni nel campo letterario; e quello sul turismo alpino, che prende le mosse da quello, in verità « forzato », degli antichi (che solo per impellenti cause di scambi e di commercio o per compiere spedizioni militari si accingevano a varcare le Alpi) fa compiere una rapida ma interessante scorsa attraverso la storia dove, prima di giungere ai nomi degli odierni campioni dell'alpinismo, compaiono santi, re e papi, letterati, filosofi, poeti e pittori, segnando le tappe successive dell'evoluzione di quel « sentimento della natura » da cui più propriamente è venuto a svolgersi in seguito il vero e più complesso fenomeno del turismo, quale oggi lo intendiamo.

E allora, leggendo, noi pensiamo al vasto rivolgimento che si è operato in seno alle folle, e vediamo sciamare oggi, sotto l'egida delle potenti associazioni alpinistiche, escursionistiche e dopolavoristiche diecine e diecine di migliaia di innamorati della montagna; e vediamo popolarsi i monti di rifugi e nasce in noi la curiosità di conoscerne numero e organizzazione. Il Manuale è pronto a risponderci: ecco, 545 Capanne stanno a nostra di-





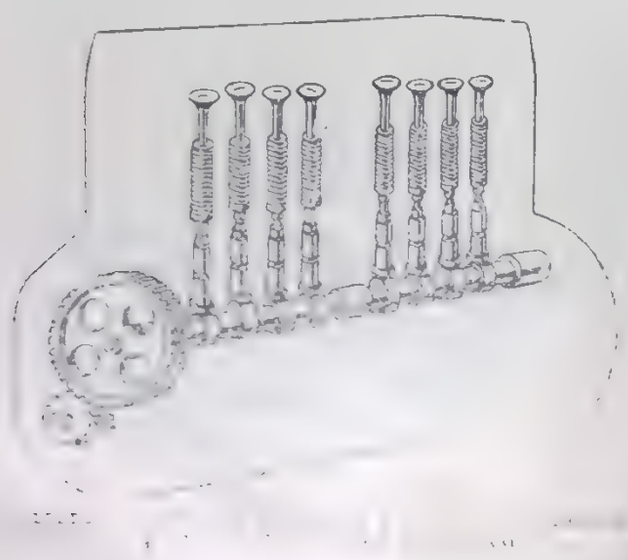
« PIMPERNEL ... OBILISTICO DA CAMPO » MONTATO - VEDUTA ESTERIORE E INTERNA. (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DEL MANUALE).



INNESTO A FRIZIONE A DISCHI MULTIPLI (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DEL MANUALE).

sposizione e rappresentano un capitale ingente e un'organizzazione provvidenziale sparsa per tutta l'Italia, fin nelle Isole; ed ecco, questa è la via per giungervi, questi è il depositario delle chiavi o il custode che vi ammannirà i cibi, questa la data di apertura, questo il numero dei letti disponibili in ogni singolo Rifugio. Quale vasta materia d'invito, quale rosario di felici promesse!

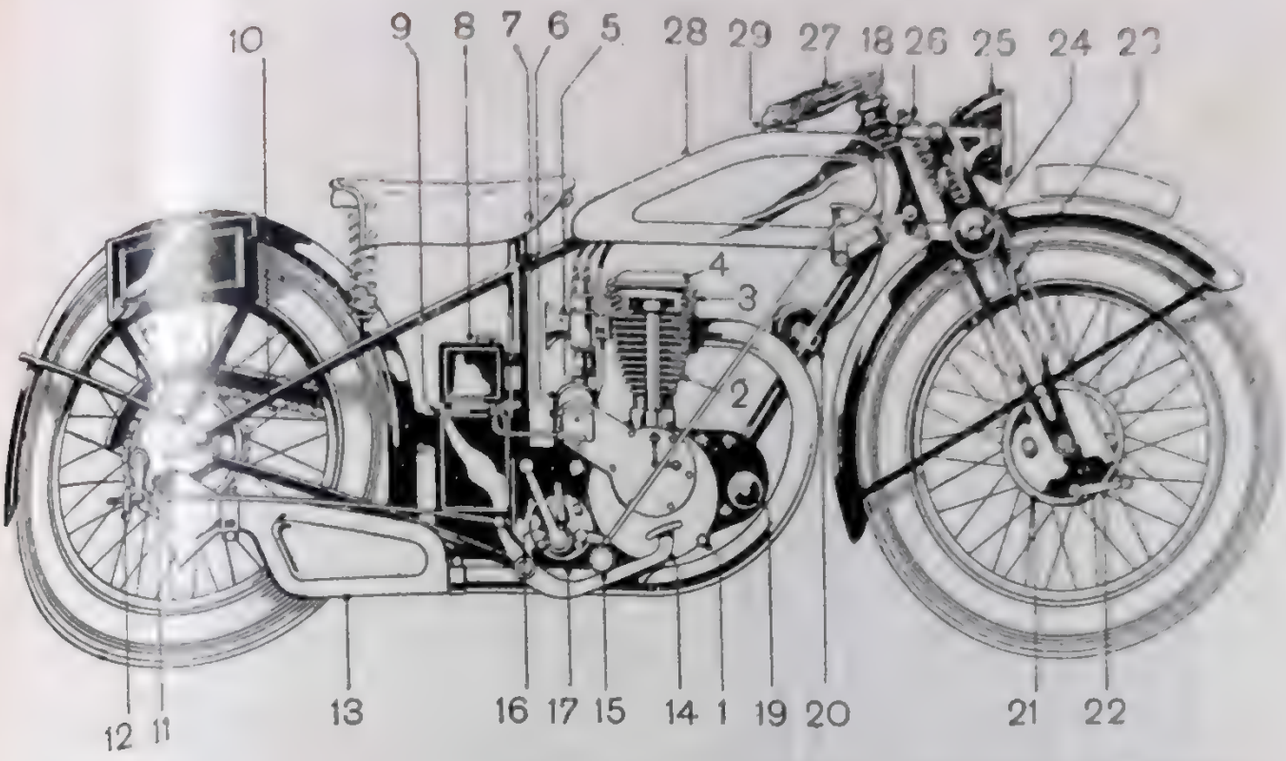
Ed ecco per la vita « raminga » (a piedi, in auto, in motociclo) l'attendamento, la casa fra quattro teli, che oggi si impianta e domani si trasporta in un'altra valle, presso un altro ruscello, in margine di una nuova prateria, in mezzo a diversa campagna. Vita bella, libera, anche più semplice di quella nei rifugi. Ed ecco qui rappresentati con nitidi schizzi i tipi di tenda fra cui scegliere (il Touring ha fatto una vasta esperienza in materia coi suoi tredici fortunatissimi campeggi).



Poi viene il capitoletto sulla caccia. Se siete seguaci di S. Uberto, leggetelo. Se fate parte della corte, ebbene, leggetelo ugualmente: darà modo di impadronirvi molte cose interessanti. Sapevate voi che il capostipite dei trattati venatori è il *De Venatione*, scritto nientemeno che da Arriano, uomo politico della Grecia, geografo, storico, filosofo ed esteta, fin dal II secolo dopo Cristo? Sentite l'elogio che egli fa della caccia: « La caccia non è soltanto un mezzo per procurarsi gli alimenti; non consiste soltanto nello scovare, inseguire ed uccidere la selvaggina. La caccia è anche uno svago dell'occhio e dello spirito; una ricreazione istruttiva e, a un tempo, piacevole perchè ci porta da un luogo all'altro, ci fa vedere e conoscere paesi diversi, ci accompagna sui monti e lungo i fiumi, in mezzo alle grandi foreste e attraverso le vaste pianure ». Si può esprimere uno spirito sportivamente turistico meglio di così?

E conoscete ciò che stava scritto nel *forum* della Pompei Africana, Timgad, dove l'aristocrazia dell'Urbe si recava per le partite di caccia grossa africana? « Venari, lavari, ludere, hoc est vivere ». (Cacciare, bagnarsi, fare dello sport, questo è vivere!). Principio di igiene turistica che sarebbe pur bello applicare anche oggigiorno.

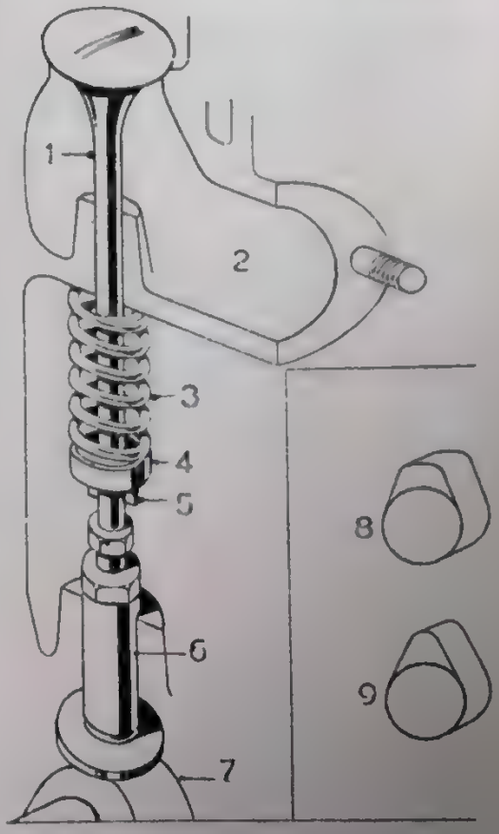
Ma il capitoletto sulla caccia, come quello sulla pesca, non sono interessanti soltanto per queste considerazioni. Il primo ci fa conoscere infatti la varietà e la distribuzione della selvaggina nelle regioni italiane e il secondo ci documenta sulla fauna ittica; beninteso la fauna che può interessare la pesca sportiva e turistica, cioè quella dei salmonidi (la trota squisita, regina delle nostre acque, i temoli dei nostri fiumi dell'Italia Settentrionale), quella dei ciprinidi (cavedani, tinche, carpe, alose), quella dei carnivori (lucci, persico). Sono note pratiche di zoologia gastronomica, che istruiscono e fanno venire al tempo stesso l'acquolina in bocca.



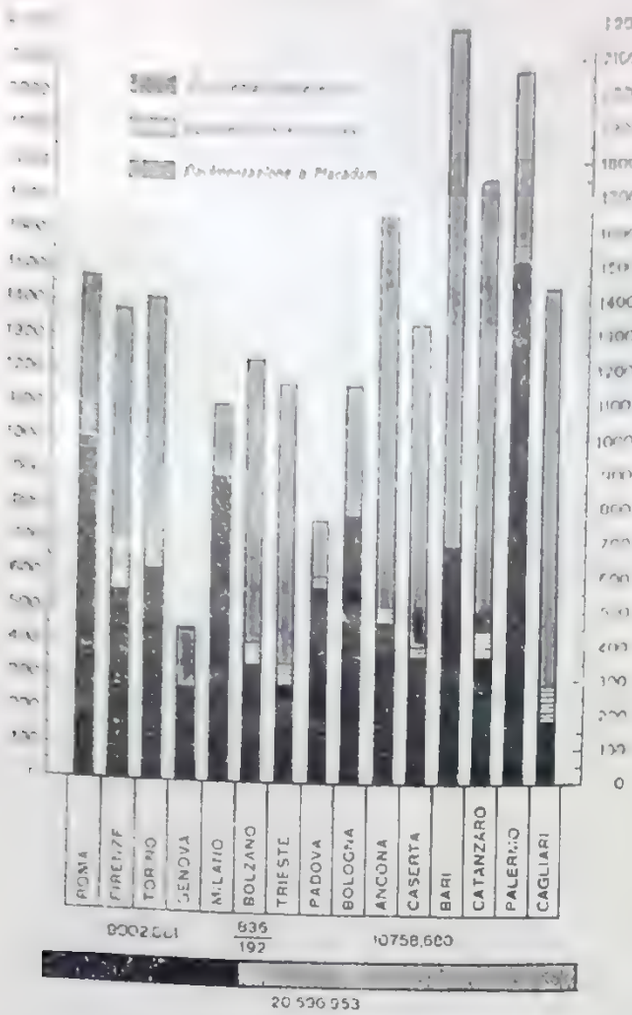
[illegible] D'ASSIEME E NOMENCLATURA DELLE PARTI PRINCIPALI DI UNA MOTOCICLETTA. (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DEL MANUALE).

Ma passiamo ad altro argomento. Le ferrovie, la lucida rete di rotaie che abbraccia più o meno fittamente i Continenti, chi sapeva mai — nella grande maggioranza di noi tutti — che avessero le loro venerande antenate nelle guide di legno che fin dal 1600 nelle miniere inglesi si utilizzavano per rendere più facile lo scorrimento dei cassoni di carbone trainati dai cavalli? Il libro ce lo insegna; come ci apprende che la prima linea ferroviaria vera e propria, su rotaie di ferro, all'aperto e per servizio pubblico, fu inaugurata nel 1825 in Inghilterra, fra Stockton on Tees e Darlington; ci ricorda le date di apertura dei grandi trafori alpini; ci informa sul graduale sviluppo delle ferrovie nel mondo; nel 1840, km. 7679; nel 1850, chilometri 38.368 (sono in lizza soltanto l'Europa e l'America); nel 1860, km. 108.012 (entrano in scena anche l'Asia, l'Africa e l'Oceania, rispettivamente con le quote di 139, 455 e 307 km.). Poi le tappe vengono « bruciate »: 209.789, 372.429, 617.285 km. rispettivamente nel 1870, 1880, 1890; nel 1912 già si sorpassa il milione di chilometri di ferrovia (l'America da sola vi concorre con 570 mila 108 km.); nel 1932 si tocca la cifra di 1.281.911 km. Al primo gennaio 1933 lo sviluppo chilometrico ferroviario corrisponde « a 32 volte la circonferenza del globo misurata all'equatore, con una lunghezza relativa di 1 chilometro di linea per ogni 100 chilometri quadrati di superficie e di chilometri 6,5 per ogni 10.000 abitanti ».

E per le ferrovie italiane? Quale la loro consistenza, la situazione del loro materiale rotabile, il movimento di merci e di viaggiatori che annualmente si svolge sulla rete? Anche qui eccovi subito accontentati dal Manuale: al 31 agosto [illegible] la lunghezza della rete misurava chilometri 16.848, [illegible] ui 16.075 a scartamento normale; di questi, 4150 a doppio binario, 2091 a trazione elettrica, 1468 in corso di elettrificazione, e km. 3046 in progetto di elettrificazione; alla stessa data si trovavano in costruzione al-



LA VALVOLA DI UN CILINDRO ED ORGANI CHE LA COMANDANO.



STATO DI PAVIMENTAZIONE DELLE STRADE STATALI, DIVISE PER COMPARTIMENTI, AL 30 GIUGNO 1933.

tri 437 chilometri di linee per conto dello Stato e 277 presso imprese private.

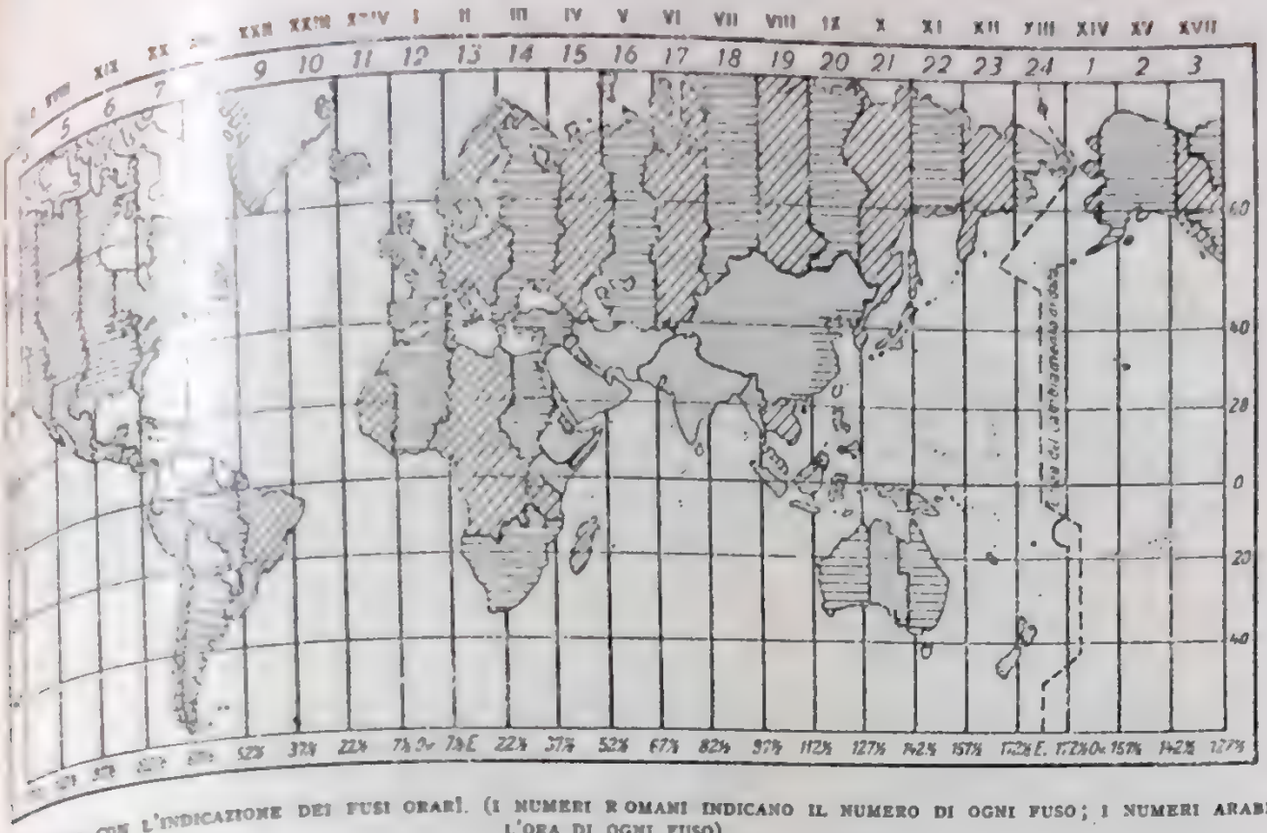
Al 31 dicembre 1932 la situazione del materiale rotabile era data da 6156 locomotori, di cui 5203 a vapore e 953 elettrici, 8251 carrozze viaggiatori e postali, 148.025 fra carri merci e bagagliai. Sempre nello stesso anno la percorrenza dei treni fu di 131.799.583 km. con un consumo di 2.094.996 tonn. di combustibile e 393.363.619 kwh. di energia elettrica. I viaggiatori circolanti sulle Ferrovie dello Stato nel 1932 (escluse le linee a scartamento ridotto) furono 80.272.000 circa (viaggiatori chilometro: 6.051.000) con un prodotto di L. 1.195.697.000 (compreso il prodotto dei bagagli), le merci trasportate ammontarono a tonn. 36.969.682 (tonnellate chilometro: 9.220.000) ed il bestiame a 1 milione 740.240 capi, dando un prodotto complessivo di L. 1.916.216.000.

Ma non sono meno interessanti le i[illegible] zioni sui progressi della velocità n[illegible] dei treni nazionali e intern[illegible] non l'utente abituale, conosce ch[illegible] Roma viaggia con l'alta velocità media [illegible] ria di 75 km. sull'intero percorso e costitu[illegible] uno dei più rapidi treni internazionali [illegible] pei e che non sente ripetere con orgoglio [illegible] i « rapidi » interni italiani corrono ad [illegible] media [illegible] di 89-90 chilometri, superati [illegible] tanto [illegible] pochi treni inglesi e francesi e in a[illegible] [illegible] tratti?). Di questi dati [illegible] ogni pagina del Manuale.

M[illegible] superfluo soffermarci in questo cam[illegible] po, ben vivo per noi, che ne seguiamo la vit[illegible] giornaliera e ne osserviamo gli sviluppi cont[illegible] mi sotto il magnifico impulso animatore de[illegible] Regime. L'esemplificazione data può bastar[illegible] perchè sottintende il molto che noi non al[illegible] biamo citato, per brevità.

Solo vogliamo ricordare la quantità enor[illegible] me di dati che son condensati nel volume tabelle recanti le distanze fra alcune città dell'Italia settentrionale, fra queste e alcu[illegible] ne dell'Italia Centrale, fra queste ultime e alcune del Meridione e, infine, delle maggiori città della Sicilia fra di loro; tabelle delle velocità orarie di un veicolo; tabelle che forni[illegible] scono la composizione delle più comuni mi[illegible] scele carburanti; altre relative alla produzione mondiale del petrolio; alla produzione automobilistica nazionale di autovetture, divise per marche e tipi; alla statistica degli autoveicoli inscritti al P. R. A. al 31 dicembre 1933 e di quelli in circolazione nell'anno 1932 (XI), divisi per provincia, per natura, per età e per forza in cavalli vapore; alle tariffe vigenti delle tasse annuali sugli autoveicoli.

Ma, per uscire dal campo delle cifre e tornare a quello della varietà, soffermiamoci ancora un istante al capitolo sulla bicicletta. Divertente davvero la storia dell'evoluzione del pratico, comodo ed economico veicolo. Chi non è più giovane la ricorda certamente per una visione diretta; qualcuno può rammentare di averla veduta riprodotta attraverso l'immagine in qualche rivista illustrata (magari la stessa nostra Rivista del Touring). Ma chi può a colpo sicuro citare senz'altro le fasi e le date basilari di tale progresso? [illegible]ccovene alcuna: la creazione del [illegible] sgrzo rudimentale di « quella strana [illegible] consistente in un cavalletto rigido, [illegible] da due ruote poste l'una dietro [illegible] sul quale l'utente si teneva facil[illegible] [illegible] equilibrio, posando di continuo i [illegible] terra per spingersi avanti» rimonta al



...CATOSFERO CON L'INDICAZIONE DEI FUSI ORARI. (I NUMERI ROMANI INDICANO IL NUMERO DI OGNI FUSO; I NUMERI ARABI, L'ORA DI OGNI FUSO).

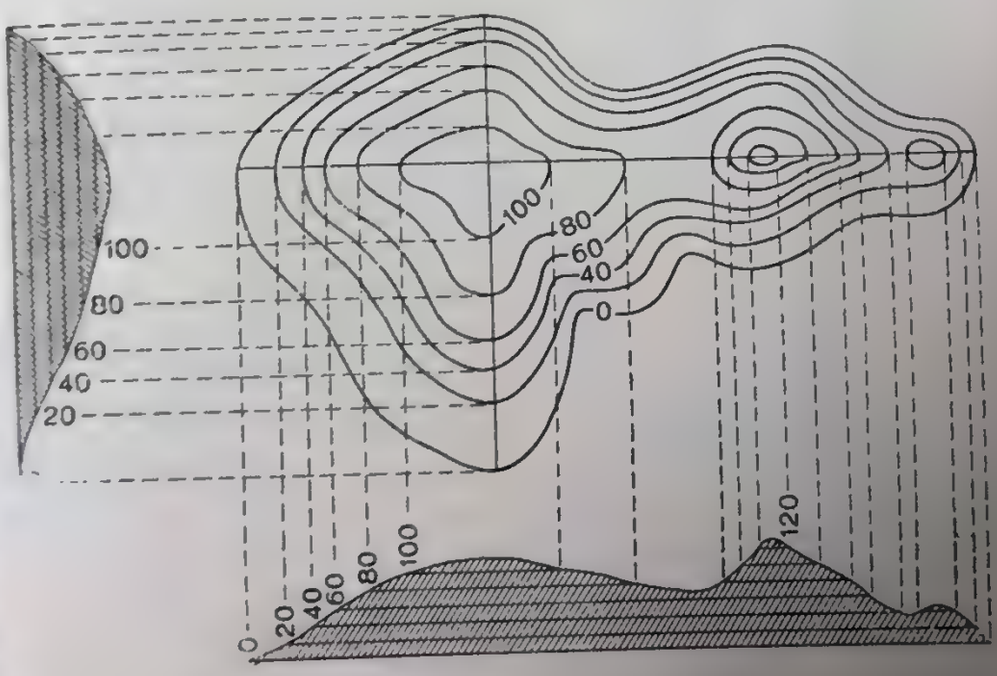
1818, l'applicazione dei pedali (alla ruota anteriore, si capisce, quella ruota che aveva gradatamente raggiunto la favolosa altezza di tre metri, collocando il ciclista in posizione rischiosa), risale al 1855; l'applicazione dei cuscinetti a sfere ai mozzi delle ruote è del 1869; quella, importantissima, della catena di trasmissione, del 1880; quella, essenziale, dei pneumatici è soltanto del 1888, pneumatici grossi e goffi, ma dai quali è derivato il tubolare moderno dell'agile biciclo da corsa); quella della « ruota libera » è soltanto dei primi anni di questo secolo.

La storia del biciclo in Italia è però anche interessante perchè si innesta a quella del Touring, che fu l'altro per primo dimostrò con la ca[illegible]ana ciclo-turistica [illegible]no-Roma del 18[illegible] possibilità di lu[illegible] percorsi sull'esile [illegible]allo metallico; m[illegible]stazione seguita [illegible]altre molte e che [illegible] con le fortune d[illegible]ero

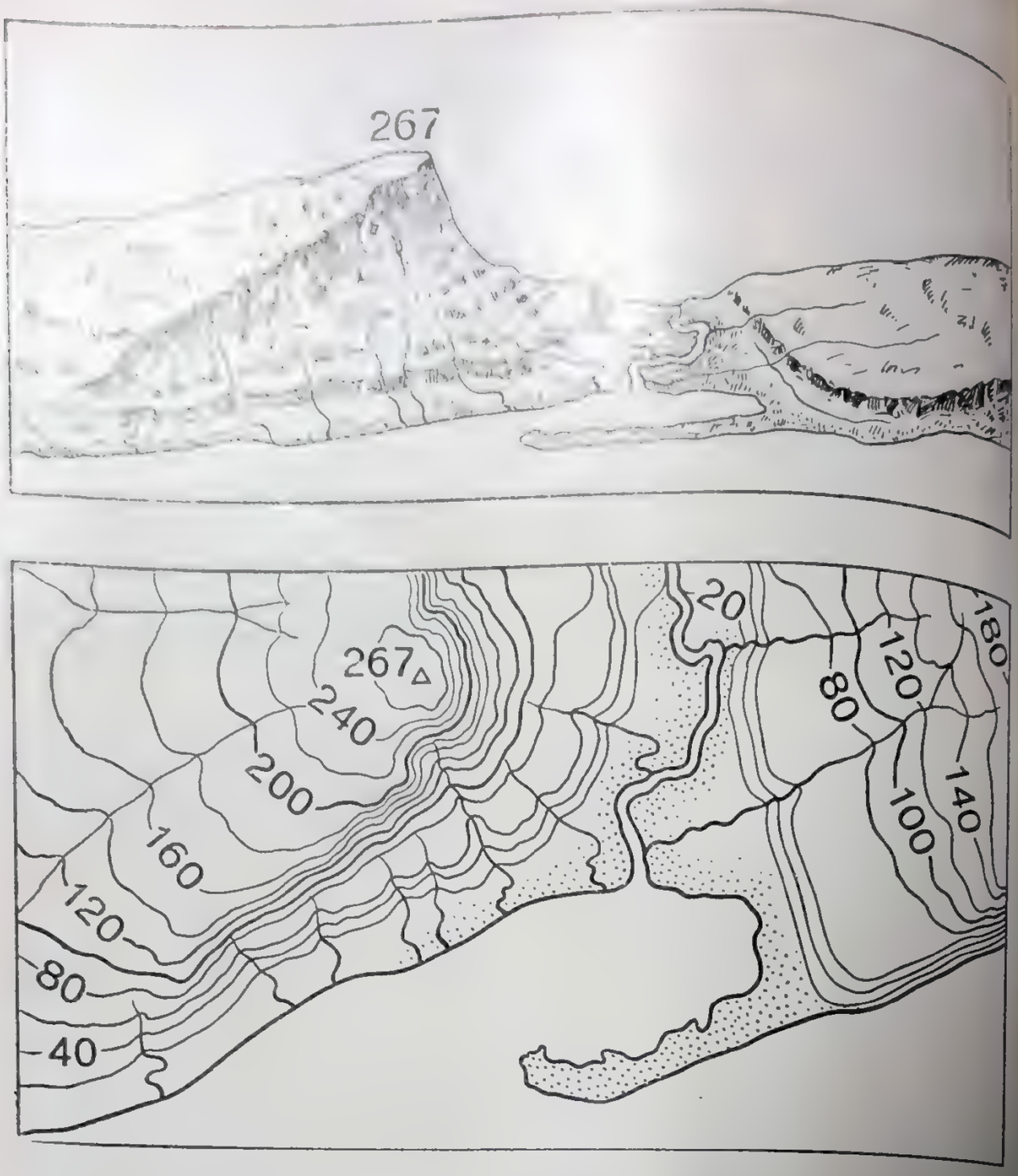
veicolo, anche quelle della nostra Istituzione. Oggi le biciclette circolanti in Italia, secondo un calcolo prudenziale, ammontano a 3 milioni 721, di cui oltre 700.000 soltanto in Lombardia e 369.307 nella sola provincia di Milano.

Motus in fine velocior.

Non vogliamo continuare a tenere il lettore con le dande. Meglio, non vogliamo toglierli il piacere di fare egli stesso tante grade-



COSTRUZIONE DELLE CURVE DI LIVELLO (ISOIPSE DI UNA CARTA).



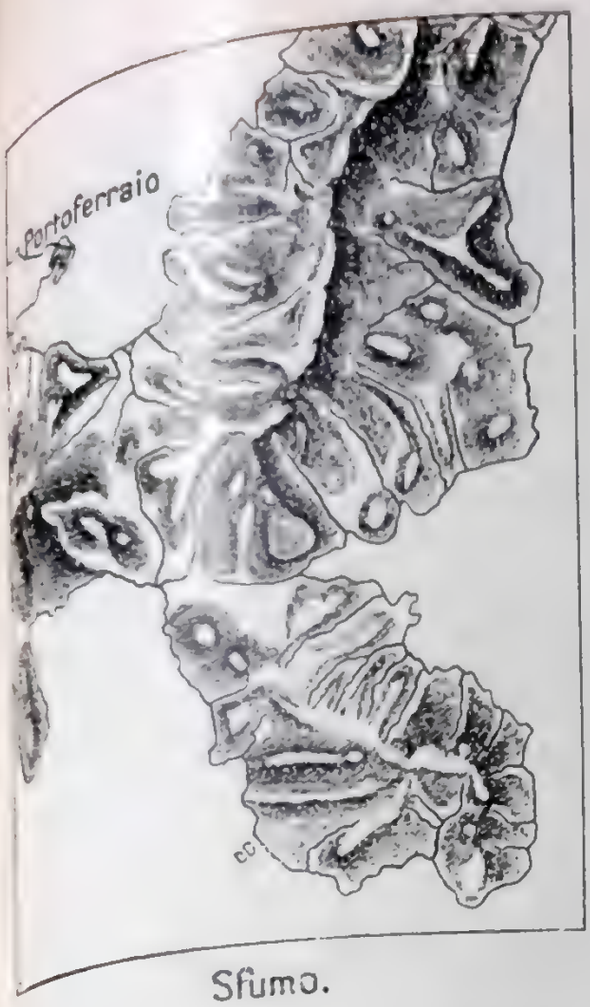
IN ALTO: PAESAGGIO VEDUTO PROSPETTICAMENTE; IN BASSO: LO STESSO TERRENO RAPPRESENTATO IN PIANTA CON LE CURVE DI LIVELLO.

voli e istruttive scoperte a mano a mano che procede nell'esame del « Manuale ».

Ma se egli, per esempio, non ha mai navigato, se non conosce le regole che reggono la circolazione dei natanti, legga il capitolo delle « Norme di Navigazione »; ne trarrà informazioni interessanti per la sua cultura personale. In questo capitolo troverà anche dell'altro per risvegliare la sua attenzione: il [illegible] grafo che si riferisce alla navigazione [illegible] le (lungo i corsi d'acqua naturali [illegible] sistema di canali arti[illegible] ferrarese, lit[illegible]

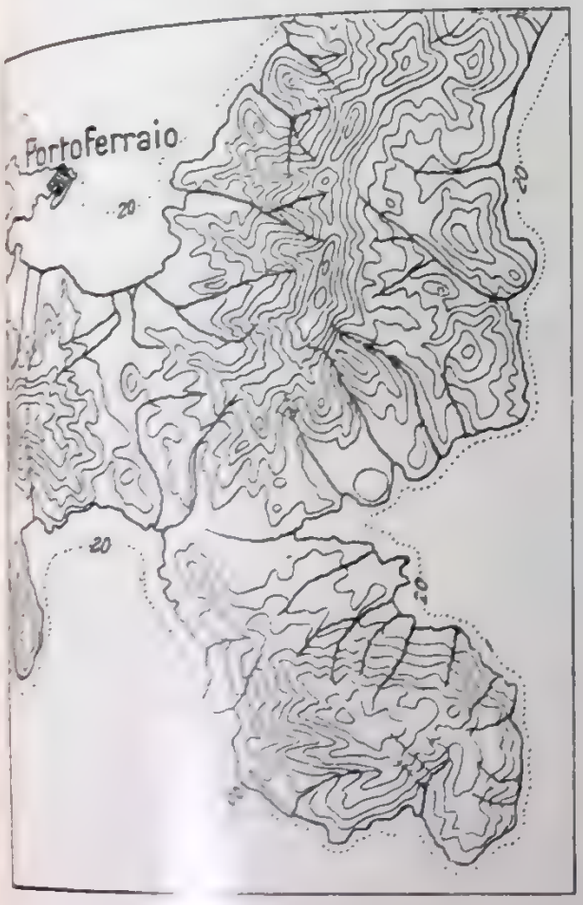
al modesto campeggio nautico, fatto con una canoa o una piccola imbarcazione munita di motore fuori bordo e con materiale ridotto ausiliario (una tenda, una vela, pochi viveri). Se vorrà orientarsi sui vari tipi di velieri, veda la bella serie di schizzi al capitolo del « diporto velico »; turismo, in verità, riservato a pochi, aristocratico non solo perchè si svolge spesso lontano dalle grandi masse di popolo, ma perchè non tutti possono evidentemente disporre di un *yacht*, o anche semplicemente di un cotro.

[illegible] non ha rudimenti di petrografia e

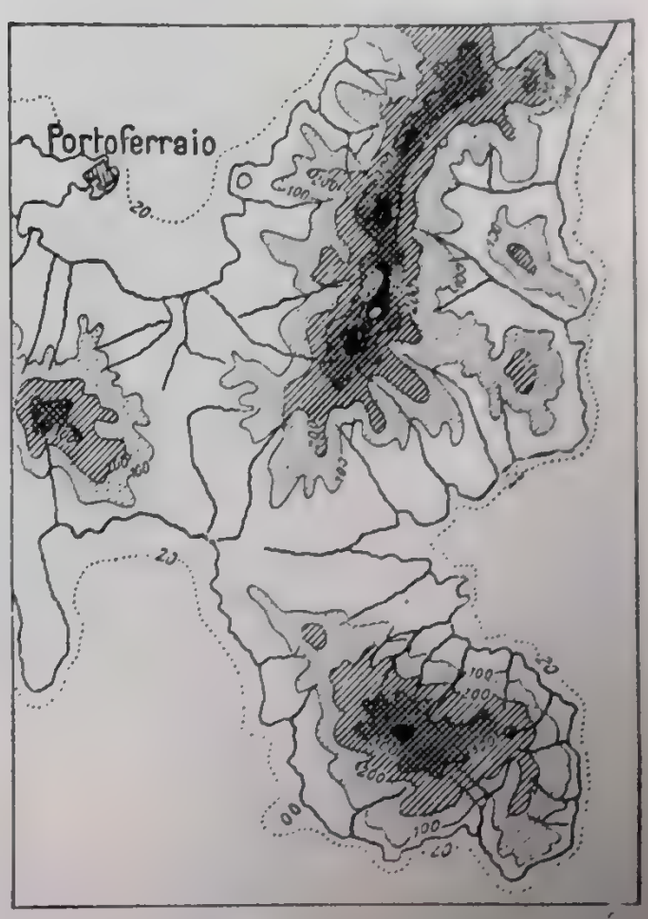


Sfumo.

Tratteggio.

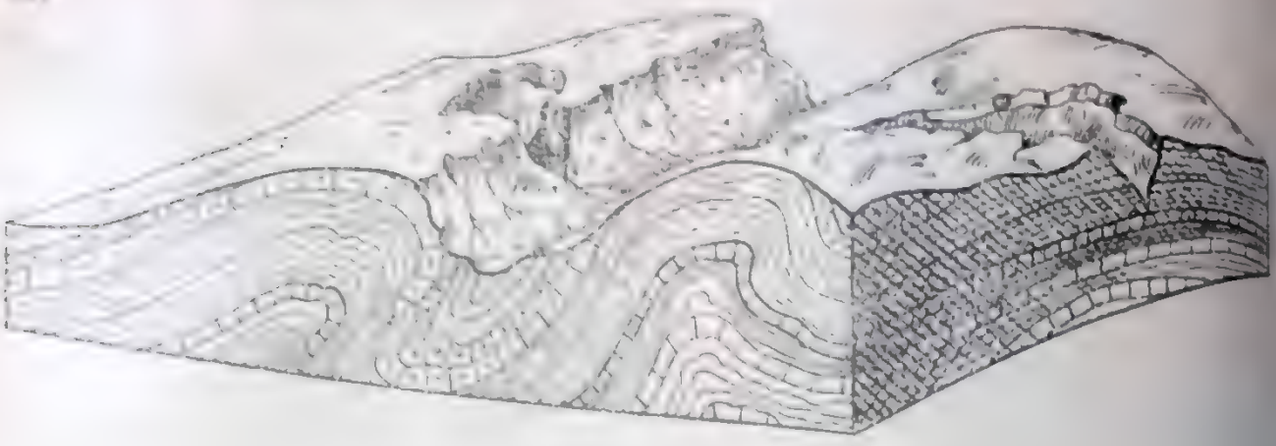


e di Livello.



Tinte altimetriche.

VARI MO[illegible] RAPPRESENTARE IL RILIEVO DEL TERRENO. (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DEL MANUALE)



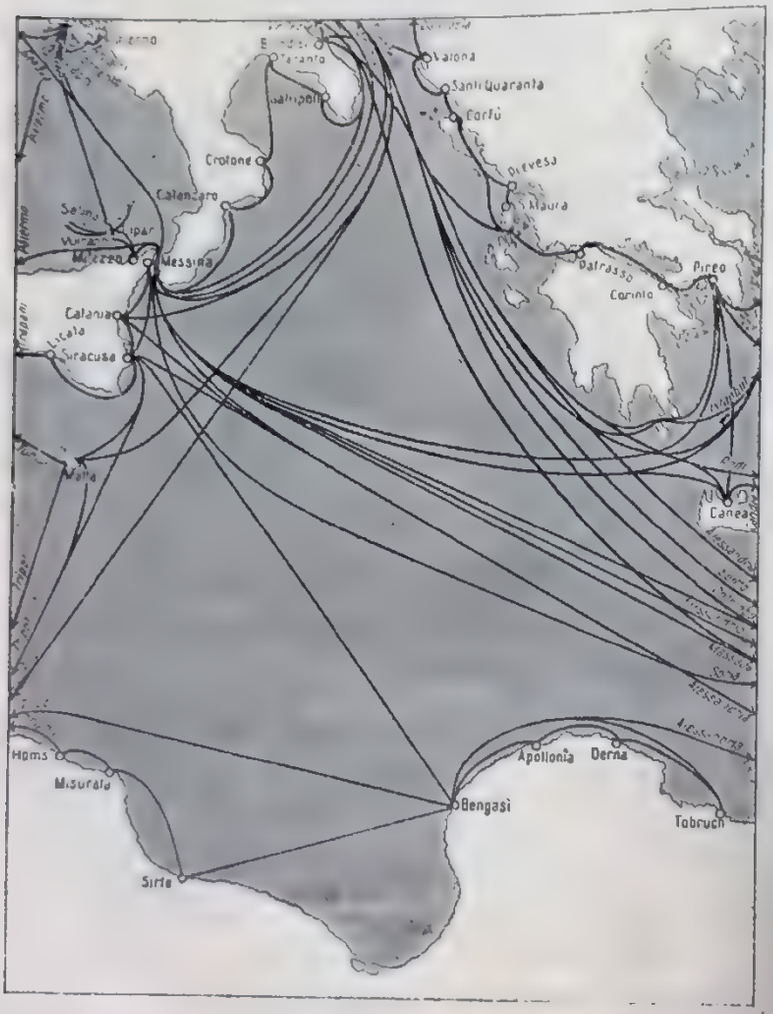
ROCCE STRATIFICATE E PIEGATE COSTITUENTI UN RILIEVO MONTUOSO. (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DEL MANUALE).

geologia, studi il succoso capitoletto che svolge a grandi linee l'argomento; se ancora non sa leggere una carta topografica, impari i segreti della sua costruzione e la decifrazione dei segni convenzionali, le varie maniere di rappresentare i terreni. Ne trarrà un diletto grande e un utile forse maggiore per i suoi viaggi. Anche per quelli fatti a tavolino.

Come si fa la simboleggiatura del rilievo montuoso, quella che giustamente ha sempre preoccupato i cartografi? Eccovi il « tratto forte », che sta ad indicare più che tutto la posizione e la direzione della linea di cresta il « tratteggio »; con brevi tratti più o meno avvicinati, non in relazione alla maggiore o minore ripidità del versante, ma alla maggiore o minore illuminazione del monte, supposto comunemente che la sorgente di luce si trovi a NO e alzata di 45 gradi sull'orizzonte (illuminazione obliqua); ecco lo « sfumo », usato con gli stessi criteri; le « tinte altimetriche », dalla cui maggiore o minore intensità si può arguire l'altitudine di una zona; o le « curve di livello » o « isoipse », linee di egual quota, secondo piani orizzontali equidistanti di cui appare l'intersezione col rilievo montuoso. Di ciascuno di questi metodi, sono elencati i pregi e i difetti.

Ma è tempo che ci fermiamo e chiudiamo prima che il lettore con Virgilio ci dica: *Sat prata biberunt.*

G. B.



LE LINEE DI NAVIGAZIONE NEL MARE IONIO E NEL MEDITERRANEO CENTRALE. (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DEL MANUALE)

Per il *Manuale del Turismo* è stato praticato, ai sottoscrittori che lo prenotarono entro il 31 maggio u. s., il prezzo di L. 12 per copia, ritirata agli sportelli della nostra sede in Milano; di L. 13.50 franco di porto nel Regno e Colonie; di L. 17 all'Estero.

Per le copie acquistate dopo la data suddetta, erano stati fissati rispettivamente i prezzi di L. 15 alla Sede; L. 16,50 per l'Italia e Colonie e L. 20 per l'Estero. Il grande favore che la pubblicazione ha incontrato al semplice suo annunzio ha però consentito di ridurre questi ultimi prezzi come segue:

per copie acquistate agli sportelli alla Sede **L. 13,50**, per l'Italia e Colonie (spediz. raccom.) **L. 15.–**, per l'Estero (spediz. raccom.) **L. 18,50.**

(*fot. G. Galimberti, Milano*)

COSTUME DI UNA SPOSA DI SARENTINO (ALTO ADIGE)

LA VALLE BIOIS COLLE FRAZIONI DI MOLINO E PIÈ FALCADE (NELLO SFONDO, IL M. CIVETTA). (*fot. A. De Marchi Gherini*)

NELLE DOLOMITI AGORDINE

LA VALLE DEL BIOIS

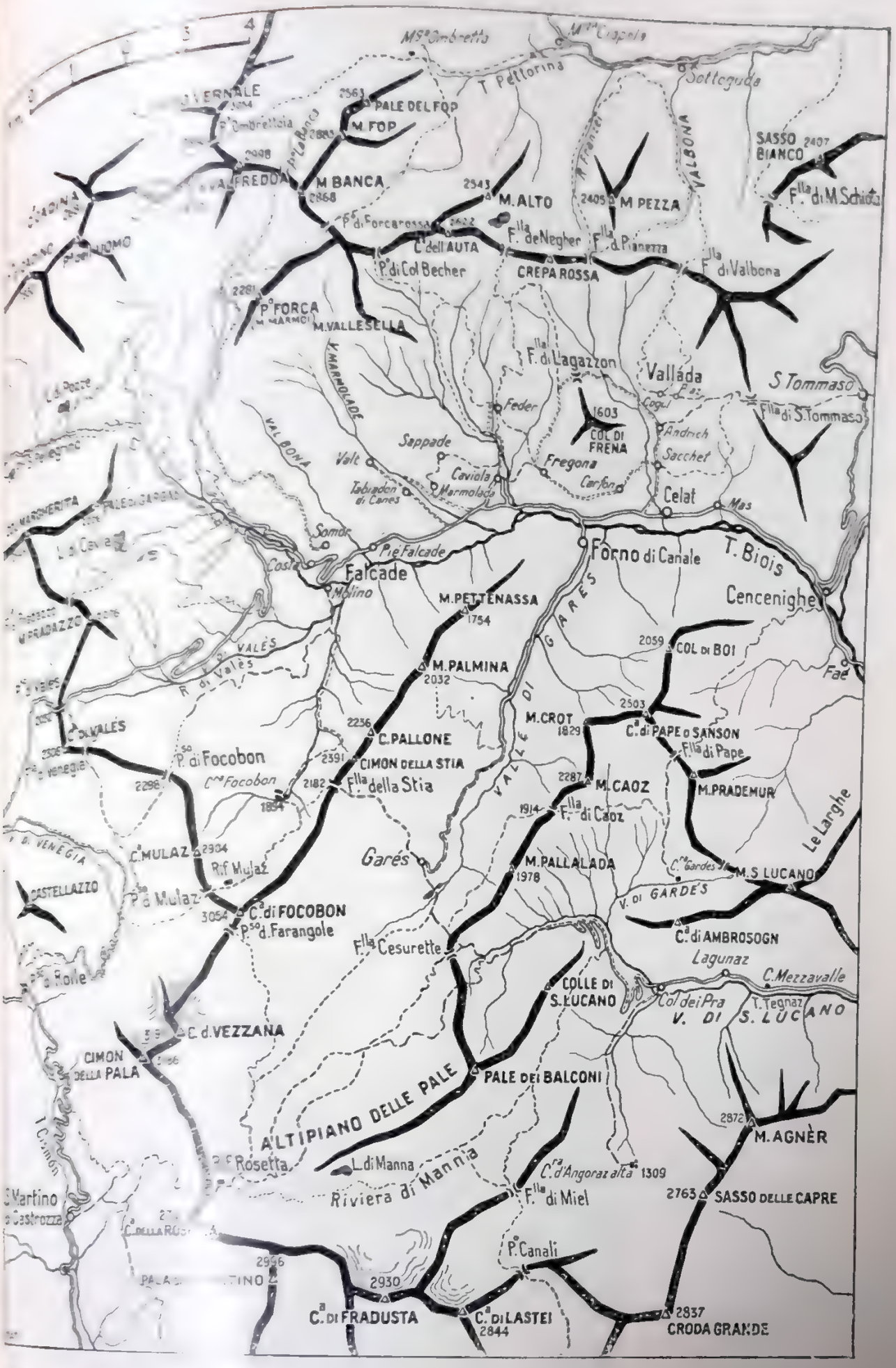
Chi risale il Cordevole dopo Agordo, diretto alle sponde del lago d'Alleghe, o alla scintillante Marmolada, o alle celebrate strade che direttamente congiungono l'Agordino con Livinallongo, l'Ampezzano e lo Zoldano, trova a Cencenìghe e lascia sulla sinistra la valle del Biois.

Molti di coloro che in tal modo l'oltrepassano, ignorano che essa ha bellezze non seconde a nessun'altra, tali da compensare ad usura chi voglia dedicar loro una visita o un soggiorno. Si può dirlo senza timore di far dell'esagerazione: questa valla [illegible] che [illegible]

[illegible] ad accoglierli, questa vallata non ha ancora raggiunto la larga notorietà che essa merita.

Il Biois, che dà nome alla Valle, raccoglie principalmente acque della catena Valfredda-Auta (Catena meridionale della Marmolada) e del gruppo Focobón-Vezzana (Gruppo nord-orientale delle Pale), ed ha, da Cencenìghe al Passo di S. Pellegrino, ove si origina, una lunghezza di 16 chilometri. Lungo il [illegible] del torrente si svolge la carrozzabile [illegible] regione, salendo da Cencenìghe (metri 773) a Falcàde (metri 1297), in un suggesti[illegible] aggio a mano a mano più aperto e [illegible] rio, attraversando il territorio dei tre [illegible] della vallata e toccandone tutti i cen[illegible] portanti.

[illegible] a farcisi incontro, dopo un tratto [illegible] pendenza, rinserrato in mezzo a [illegible] dici, sono gli abitati di Mas e di



[illegible] DELLA VAL[illegible] DEL BIOIS E DELLE REGIONI CONTERMINI (SOTTOGUDA, S. PELLEGRINO, S. MARTINO, S. LUCANO).

(Fot. A. De Marchi Gherini)

FORNO DI CANALE E LA VALLE GARÈS

ormai dalla parete di la Civetta, superbamente alzata sulla bastionata del Pelsa, fino al vasto altopiano delle Pale e al dorso gibboso delle cime di Focobon. Alla confluenza della Val di Garés, percorsa dalla limpidissima Liera, sta Forno di Canale, (metri 976), *ab antiquo* il punto più importante della zona, tanto che ancor oggi il Vicario foraneo che vi risiede estende la sua giurisdizione, fuor della propria valle, a quella parte dell'alto bacino del Cordevole che è racchiusa fra Cencenighe e il vecchio confine italo-austriaco.

Per entrare in Forno, occorre portarsi sulla destra del Biois, che si sorpassa su un largo ponte di legno. Per Falcade si seguita invece, come finora, sulla sinistra delle acque. Ancora un tratto alquanto ripido, alcune svolte. Sbocchiamo in una ridente conca, cui inclinano dolcemente, in semicerchio, verdi pendici: Caviola, m. 1084, la gemma della valle. Sopra i coltivi, i più lontani villaggi e i boschi, s'elevano, perpendicolari, ma pur con una cert'aria di famigliarità, le tre cime dell'Auta; accanto, pulite e lisce le pra-

Celàt. Appartengono al Comune di Vallada, che scagliona le sue numerose frazioni tra lo sbocco e la testata di una spaziosa valle secondaria, la « vallata » per antonomasia, se così si vuol interpretare il nome che converrà però riportare piuttosto all'aggettivo *lata*. L'altitudine ancora non forte (Celàt è a 969 s. m.) e più la felice esposizione al sole rendono qui possibile una flora relativamente meridionale e conferiscono ai luoghi un aspetto che appare singolarmente aprico tanto a chi scenda dalla regione più alta, come a chi, venendo dal basso, abbia dietro le spalle l'aspra selvaggia chiusa sopra Agordo. Prosperano i peri e i meli, e in estate occhieggiano grappoli di sambuco e pallidi chicchi di qualche solitaria vite davanti alle case, guardate dall'alta slanciata chiesa di S. Simone. Sulla destra chiudon la vista le morbide cime di Pezza e le roccie dell'Auta; dalla parte opposta, il densissimo bosco della montagna di Sais

Abbandonato Celat, [illegible] strada avanza p[illegible]

(Fot. A. De Marchi Gherini)

VILLAGGETTO DI GARÈS NELLA VALLE OMONIMA

(*fot. A. De Marchi Gherini*)

LE PRIME CASE DI PIÈ DI FALCADE. (NELLO SFONDO, LE CIME DELL'AUTA).

...ne del Col Bechèr; subito più in là, cene-
...rognoli, i monti di Valfredda. Dal lato oppo-
...sto aspri boschi, su di un costolone che, al-
...randosi a mano a mano, va a concludere nelle
...svelte torri del Focobón. Di fronte, il Mulàz,
...un po' tozzo e massiccio, allato al Focobón;
...poi le ondulazioni prative del Passo di Valés
...e la diritta linea orizzontale di Col di Marghe-
...nta. Alle spalle, sbarran l'orizzonte il Pelsa
...verde e grigio e la Civetta cerulea e rosea.

In questo paesaggio si continua dopo Ca-
...viola, sempre attraverso piani chiazzati di
...larici e abeti e costellati di case, e si rag-
...giunge Piè di Falcade (m. 1145). Quì termi-
...nava un tempo la carrozzabile, che poco pri-
...ma dello scoppio della guerra venne prose-
...guita fino a Falcade Alto (m. 1297), villag-
...gio in stupenda posizione panoramica.

La conca di Piè di Falcade è la turistica-
...mente più progredita. Questa frazione, infat-
...ti, come Cavi..., poco lungi, ha piccoli ma
...buoni alberghi e offre molte case di alloggio
...estivo per fa... Molino, altra pittoresca
...frazione all'in...o per la strada del Mulaz
...e luogo pref... dagli artisti del pennello
...che vi trov... ...rga ispirazione per le loro
...tele paesistiche.

Da Falcade Alto furon costruite durante la guerra, in parte sul tracciato di vecchie carrarecce e sentieri, due camionabili. L'una pel Passo di Valés (m. 2032), spartiacque tra la valle del Biois e la val di Travignolo (Avisio), è stata mantenuta e si raccorda a Paneveggio con la famosa strada S. Martino di Castrozza - Passo di Rolle - Predazzo. Frequenti interruzioni subite in passato dalla viabilità, e forse anche la mancanza sul valico di un alberghetto che attiri visitatori, han reso scarso il transito su questa arteria del mondo dolomitico, secondaria bensì, ma fornita di caratteristiche proprie e di sicuro avvenire. L'impresa Buzzati, di Bribano e Agordo, dal 1929 vi effettua un autoservizio turistico diretto tra Agordo e S. Martino di Castrozza: e questo fatto, unitamente ad una buona manutenzione della strada, ha contribuito e ancora contribuirà ad una maggiore rinomanza dell'interessante valico.

L'altra camionabile cui accennavo, alimentava, seguendo sulla destra l'alto corso del Biois, le posizioni italiane intorno al Passo di S. Pellegrino (m. 1910). Pur dopo 7 anni di abbandono, le sue condizioni sono tali che non occorrerebbe una somma enorme per far-


(fot. A. De Marchi Gherini)

LA CHIESA DI CAVIOLA (COMUNE DI FALCADE)

ne una buona carrozzabile. Dal passo (ove è stato riaperto l'Ospizio Albergo di S. Pellegrino, fondato nel 1358 dalla Comunità di Moena e distrutto all'inizio delle ostilità nel 1915, insieme con la annessa chiesuola e con un albergo sottostante, pure ricostruito), una carreggiabile, accessibile anche ad automobili, conduce a Moena in Val di Fassa. È indubitato che la sistemazione delle comunicazioni tra Falcade e Moena avvantaggerebbe non poco lo sviluppo turistico della valle del Biois.

[illegible] pazione. Senonchè, invece di accontentarsi di riattare la strada militare, volle — pur pensando che i mezzi erano in[illegible] [illegible] confidando che Moena si addossasse [illegible] dei lavori sul proprio territorio — [illegible] un nuovo tronco, e di grande stile, sulla sinistra del Biois. Come era prevedibile, i fondi non bastarono. Poi sui lavori abban[illegible] abbattè una frana che annullò gran [illegible] dell'opera compiuta.

⁂

Quanto è stato detto fin qui vale specialmente per coloro che, percorrendo le carrozzabili su una veloce macchina, debbono aver l'occhio... sintetico e raccogliere impressioni e visioni d'insieme. Ma poichè in montagna veri privilegiati son quelli che si servono sopratutto, come mezzo di locomozione, delle gambe, e possono permettersi di aver l'occhio.... analitico, veniamo a qualche particolare.

L'amatore d'arte, o curioso dei ricordi del passato in genere, salga con breve cammino all'antica comparrocchiale di Vallada, la chiesa di S. Simone, che dalle verdi falde prative del monte Celentone, ove s'eleva romanticamente attorniata dal Cimitero e da boschi di bellissimi faggi e aceri, guarda per lunga distesa la valle.

Vuole la tradizione, che, ai vecchi tempi in cui poche ancora erano in questa contrada le chiese, al momento delle funzioni religio-


(fot. A. De Marchi Gherini)

[illegible] TIPICA DI VAL BIOIS.

(*fot. A. De Marchi Gherini*)
[illegible] DELLA STRADA DEL PASSO VALÈS. (NELLO SFONDO, IL M. PELMO E IL M. CIVETTA).

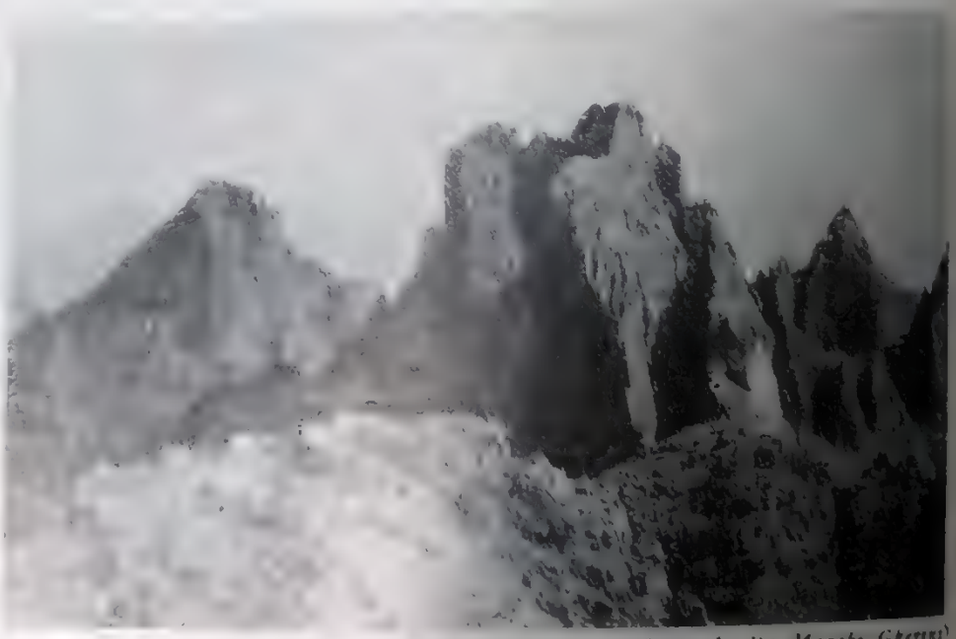
[illegible] esponesse [illegible] Simone un grande se- [illegible] e che [illegible] dei lontani villaggi, rac- [illegible] in luce [illegible] segnale e chiesa si [illegible] sgevano, a[illegible] così a distanza alla Messa. La chiesa è monumento nazionale, non tanto per la sua antichità (nella forma attuale risale al XIV secolo, ma dovette certamente essere costruita su stabilimento di

[illegible] VITICO CHE SI PUÒ AMMIRARE DALLA CIMA DEL MULAZ SFILANO, DA SINISTRA A DESTRA, SUCCES[illegible] DIONALE DI QUESTA MON[illegible]

non poco anteriore, chè una bolla di papa Lucio III nel 1184 menziona la cappella di S. Simone di Canale di Sopra, insieme ad altre dell'alto bacino del Cordevole), quanto per gli affreschi di cui internamente la rivestì tutta Paris Bordone (1500-1570) allorchè, fuggito o esiliato da Treviso, ebbe a dimorar lungamente in Val Cordevole e a lasciarvi non poche sue opere

Queste di S. Simone pare fossero da lui eseguite senza tutto l'impegno, ed ebbero [illegible] assai da incoscienti mutamenti e ingrandimenti, cui [illegible] dal secolo XVIII [illegible] [illegible]

porzioni. Gran parte degli affreschi — e tra essi quelli della volta — andarono distrutti, altri, miseramente guastati. Nondimeno ciò che resta, e che recentemente è stato assicurato da accurati restauri rivoltisi pure al vetusto campanile, è più che sufficiente per ispirare vivo interesse agli intenditori e ai visi-



(Fot. A. De Marchi Gherini)

[illegible] LA TORRE DI CAMPIDO.

[illegible] E QUELLO DELLA MARMOLADA, CARATTERIZZATO DALL'ENORME PARETE MERI [illegible] (Fot. A. De Marchi Gherini)

[illegible] per costituire il vanto che il paese [illegible] chiesa. Nella quale sono pure, de[illegible] conservazione, alcune sculture lignee [illegible] scolari di Valentino Besarel di Zol[illegible], che in Vallada è tuttora viva [illegible] di valorosi intagliatori.

La parrocchiale di Canale si orna sulla facciata di un bel medaglione di terracotta, opera del Besarel; nell'interno conserva un tabernacolo attribuito ad Andrea Brustolon di Zoldo (1662-1732), una statua di uno scolaro del Besarel, e un'altra statua di Giovanni Melchiori (1696-1778) il quale, nato fra queste montagne e precisamente a Caviola, lasciò sotto i patrii cieli i suoi primissimi lavori, e i più belli a Venezia, ove s'acquistò fama duratura. Di lui, oltre la statua lignea ora menzionata, si conservano quassù un crocefisso di legno nella parrocchiale di Falcade e un armadio (lavoro di esordiente) nella chiesetta di Caviola.

(Fot. A. De Marchi Gherini)

[illegible] A DESTRA, IL GRUPPO DI FOCOBON.

Altro di menziona-

(fot. A. De Marchi Gherini)
CASE E FIENILI DI PIÈ FALCADE. NELLO SFONDO IL FOCOBÒN (GRUPPO DELLE PALE DI S. MARTINO).

bile gli edifizi sacri della valle non hanno, quantunque tutti siano di più o meno venerabile età. Antica è la chiesuola di S. Rocco a Celàt di Vallada, iniziata nel 1564 in occasione di una pestilenza, e ultimata nel 1576. La chiesa di Falcade risale al 1600, ma la sua forma attuale è del secolo scorso. Quella di Caviola fu consacrata nel 1715. Di Forno di Canale si sa dal già ricordato documento di Lucio III che [illegible] esisteva una cappella [illegible] secolo XII; ma la presente parrocchiale [illegible] costruita nel [illegible] [illegible] Giuseppe Segusini [illegible] [illegible] Falcade [illegible]

va chiesa a Sachet di Vallada; ma non pare che abbia costituire una gloria archi[illegible] tonica.

Qualche interessante via con vecchie case dalle belle linee di stile veneto ha Forno, in prossimità della piazza principale; armoniose case settecentesche, in singolare contrasto con costruzioni moderne e anche con meno recenti abitazioni, ove ha più posto il legno che la muratura, s'incontrano dappertutto, per esempio a Celàt, a Caviola, a Marmolada.

***

Meno fortuna del turista appassionato di arte ha quello che specialmente si diletta di ricerche e ricordi storici nel senso stretto della parola. Anche la valle del Biois, s'intende bene, ha la sua storia. Alcuni pochi documenti, che del resto non risiedono in luogo, gettano qualche sprazzo di luce sullo stato della vallata nel Medioevo; pei tempi meno antichi, dal Concilio di Trento in poi, abbondanti informazioni sono state tratte e si traggono dall'Archivio Parrocchiale di Canale. Ma si tratta, tutto sommato, di notizie e di fatti di risonanza meramente locale. Donde sian venuti i primi abitatori, e particolarmente se siano saliti dal basso a ritroso del Cordevole, ovvero sian scesi dal Trentino attraverso i valichi di S. Pellegrino e di Valés, è difficile precisare. Certamente per l'addietro i rapporti della regione con le valli di Fassa e di Fiemme e anche con l'Alto Adige erano molto più frequenti e più stretti che non al presente; questo tuttavia non basta per assegnare l'origine trentina della popolazione. [illegible] le condizioni dialettali non illuminano [illegible] sulla questione. Il dialetto della valle [illegible] Biois fu dall'Ascoli, che gli dedicò alcune pagine dei suoi celebri saggi ladini, [illegible] sificato tra i « ladino-veneti »: in altri [illegible], una volta si parlò qui ladino come

(fot. A. De Marchi Gherini)
FRAZ. MOLINO DEL COMUNE DI FALCADE. (NELLO SFONDO, LE CIME DI FOCOBÒN)

[illegible] parla nella [illegible] di Passa [illegible] Livi [illegible] e nel [illegible] di Recca [illegible] del [illegible] nel qua[illegible] ultimo [illegible] ladin[illegible] men [illegible] più integr[illegible] poi a [illegible] l'antic[illegible] nag- [illegible]ente ceden[illegible] on- [illegible]scente dei [illegible] iari [illegible]mara vene[illegible] pado [illegible] trevigiano [illegible]gano [illegible] il propr[illegible] omi- [illegible] ladino ern[illegible] la val- [illegible]serva soltanto dei [illegible] specialmente a [illegible] resti la cui raccol- [illegible]dettare qualche tu- [illegible]altrogo.

[illegible] residui non autorizza- [illegible] a concludere sull'o- [illegible] della pop lazione lo- [illegible] quella della vallata [illegible] Avisio e d' altre vicine [illegible]centine; è notorio, in- [illegible] come il ladino costi- [illegible] nel Medioevo un bloc- [illegible] andava dalla Lom- [illegible] a Trieste, e come le [illegible] parlate ladine non [illegible]rappresentino altro che so- [illegible]vvenze di quel blocco, [illegible] a particolari ragioni [illegible]tiche e storiche. Quel che si sa di certo [illegible] valle del Biois nel Medioevo è che già [illegible] secolo XII, come fu detto, vi si trovavano [illegible] cappelle, e che notevoli estensioni di [illegible]no erano di dominio ecclesiastico.

Molto incremento portarono ai luoghi le [illegible]iere di ferro che esistevano presso Ca- [illegible] in località non bene precisata, e che si [illegible]ttarono a part[illegible] pare, dal secolo XIV [illegible] al 1748, anno [illegible] cui una tremenda pie- [illegible] distrusse i f[illegible]ori che avevano dato [illegible]me al nome [illegible] Più tardi cominciò, e [illegible] sino al finire [illegible] secolo XVIII, lo sfrut- [illegible]mento delle m[illegible] di Garés, di cui si [illegible] tuttora trac[illegible] dalle quali si ricavava [illegible] e mercur[illegible] cessazione dell'indu- [illegible] mineraria [illegible] soltanto ai prati e [illegible] boschi le f[illegible] sostentamento. Nel [illegible] dello sf[illegible]to zootecnico, Cana- le ha il vanto di aver istituita la prima latteria cooperativa del Bellunese; adesso quasi ogni villaggio ha il suo *casello*, come volgarmente suona il nome di tale istituzione.

Politicamente il territorio del Biois ha seguito, in complesso, le vicende di Feltre e Belluno. Al principio del secolo XV vi si stabilì il dominio veneziano; dopo Campoformio quello austriaco; e nel '66, finalmente, l'Italia. L'ultima guerra trasformò in sanguinose arene di terribili lotte molte delle azzurrine crode e delle verdi insellature che fan corona alla vallata; basti ricordare come Cima Bocche e le Cime di Costabella s'alzino sul passo di S. Pellegrino, che vide nel maggio del '15 uno dei primissimi sbalzi dei nostri. Del massimo interesse è una visita al Passo delle Selle (m. 2531, ore 2.15 da S. Pellegrino) dove, sul versante che

(fot. Andrich, Canale)
LA COLA DELLE COMELLE, E L'AUDACE SENTIERO CHE LA RISALE.

guarda la Val dei Monzoni, si annida tuttora un'imponente città di caverne e baraccamenti austriaci. Molto meno ben conservate, ma tuttavia impressionanti nei loro resti, sono le opere italiane sopra il Passo delle Cirelle (m. 2682), tra rocce e ghiaie e sul margine di precipiti [illegible].

***

Ecco [illegible] [illegible] di molti prati e di boschi, chiusa dalle [illegible] muraglie del Focobón e dal severo [illegible] dell'Altopiano delle Pale, tagliato dalla stretta donde precipita la voluminosa cascata [illegible] Comelle; Carfón, solatio villaggio [illegible] di Valerio da Pos (1740-1822), [illegible] contadino non privo di cultura umana [illegible] che in satirici e giocosi versi italiani, e citando Orazio e Giovenale, sfoggiò l'estro bizzarro ed aspro, acquistandosi nel natío borgo fama d'autore tutt'altro che spregevole, e lasciando a noi con la sua opera (in parte a stampa e in parte manoscritta presso l'Archivio Comunale di Belluno) un documento non senza valore per lo studio degli spiriti d'Italia sull'alba del Risorgimento; Fregona, ai piedi del bellissimo Col di Frena; Fedèr e Colmiaen, al margine dei boschi che digradan dalle cime dell'Auta; Marmolada e Valt, romiti; e, in magnifica posizione dominante la valle, Sappade, che dette i natali e l'idioma ad un arguto verseggiatore, il prof. Don Pietro Folladòr (1827-1871), cui si debbono probabilmente gli unici e certamente i più insigni monumenti letterari del vecchio dialetto paesano.

E poi agevoli escursioni: la cima del Col di Frena (m. 1603), caratteristico cono erboso, alto sulla sinistra del Biois, d'onde la

(1) L'angusta carrettabile che sale a questo ameno paesello si può tuttavia rimontare con piccole macchine, tipo « Balilla ».

(fot. A. De Marchi Gherardi)
[illegible]A AL PASSO DI S. PELLEGRINO.

FRAZIONE SAPPADE DEL COMUNE DI FALCADE. (Fot. A. De Marchi Gherardi)

[illegible] corre dal Pelmo e dalla strada agordina [illegible] Fradusta e alla Pala di S. Martino; la [illegible] di Lagazzón (m. 1360), idillica insel[illegible] prativa, solcata da una serie di mi[illegible] rivi che paion creati per giochi di [illegible] la Forcella di S. Tomaso (m. 1367), [illegible] la discesa alle frazioni dell'omonimo [illegible] e per carrozzabile, a Cencenighe, [illegible] un colpo d'occhio di rara bellezza sui [illegible] di Pelsa e sull'incassato canale del [illegible] prima di Alleghe; la cascata del[illegible] Barezze (m. 1439), scavata dal furioso [illegible] tra dure rocce rosse; il sentiero che [illegible] case di Costa conduce tra coltivi e [illegible] faggete a Falcade, dominando con in[illegible] vista la carrozzabile, il Biois e la [illegible] di Focobón.

L'alpinista arrampicatore ha a sua dispo[illegible] le pareti a [illegible] delle Tre Cime del[illegible], le Cime di Focobón, la Cima di Cam[illegible], la Cima [illegible] i Lastei di Focobón, [illegible] Punta Tasca [illegible] di Valfredda e qual[illegible] altra salita [illegible] strutura strettamente alpi[illegible]. Facile [illegible] della Vezzana. Il [illegible] del Mul[illegible] [illegible]timo punto di partenza [illegible] Cimon della [illegible] Ascensioni verso l'Al[illegible]piano delle [illegible] possono essere effettuate [illegible] da G[illegible] Del resto, la bontà delle [illegible] possibile lo spostamen[illegible] rapido e co[illegible] verso altre zone alpini-

LA FRAZIONE DI SAPPADE E IL GRUPPO DEI MARMOI.

(fot. A. De Marchi Gherini)

GRUPPO CENTRALE DELLE PALE DI SAN MARTINO, VEDUTO DALLA CIMA DEL MULÀZ.

stiche quali, per citarne alcune, quella della Marmolada, del Gruppo di Sella, del Gruppo della Civetta.

Infine, il turista d'alta montagna, salitore modesto in fatto di vette vertiginose, ma appassionato di ogni elevato tragitto, può godersi qui alcuni tra gli itinerari più entusiasmanti delle Dolomiti. Non mi riferisco ai passaggi relativamente bassi che mettono verso Agordo nella amena valle di S. Lucano (Forcella delle Cesurette, m. 1807), verso la Marmolada in Valle Pettorina (Forcella della Pianezza, m. 2048; Forcella del Négher, m. 2287; Passo del Col Bechèr, m. 2305; Passo di Forcarossa, m. 2486), verso il Trentino in Val Fassa o Val di Fiemme o Val del Cismon (Passo di S. Pellegrino e passo di Valés già ricordati), passaggi tutti che sono nondimeno raccomandabili per magnificenze panoramiche. Mi riferisco invece agli itinerari della Gola delle Comelle, del Rifugio del Mulàz e del Passo delle Cirelle.

Attraverso l'impressionante orrido della Gola delle Comelle, incassata tra immense pareti selvagge, un sentiero segnato, da Garés, passando su un aereo ponticello la Cascata già menzionata, conduce al Rifugio della Rosetta (m. 2600), centro principale delle traversate e delle ascensioni che han reso famoso S. Martino di Castrozza. Il Rifugio del Mulàz (m. 2620) fu costruito nel 1907 dal C.A.I. di Venezia, nella conca rupestre che sta tra l'omonimo monte e il Focobón, di fronte ad uno splendido scenario di ardite rocce e ghiacciati canaloni. L'accesso da Piè di Falcade è per un ben tracciato sentiero, che nella parte più alta può come pochi dare al turista la sensazione di esser penetrato nel più vivo cuore del fantastico regno dolomitico. Dal rifugio, due buoni cammini marcati portano rispettivamente al Passo di Rolle e all'alta e non facilissima Forcella di Valgrande o delle Faràngole (m. 2800), donde per ghiaie e selvagge rocce al Rifugio della Rosetta sopra detto; entrambi questi percorsi sono di sovrana bellezza, mentre grandioso — nel vero senso della parola — è il panorama che si apre dalla sommità del Mulàz (m. 2904), congiunta al rifugio mediante un terzo, breve e facilissimo sentiero segnato.

GRUPPO DELLE PALE DI S. MARTINO (VERS. DI PANEVEGGIO). (*fot. A. De Marchi Gherini*)

...ma in questa esposizione, ma non in... certo per diletto e magnificenza, è la ...da Falcade conduce al Rifugio Con... sotto la Marmolada, pei casolari di ... e il Passo delle Cirelle (m. 2686). ...erto e faticoso nel versante che ... S. Pellegrino, a conche e ripiani nel ...te verso Canazei, questo tragitto, an... marcato, può gareggiar con i più noti ...ruppo di Sella e del Catinaccio, che ... nelle caratteristiche del paesaggio im...

...tinerari ora accennati bastano ad ...are alla Valle del Biois un avvenire ... di primaria importanza.

...nè un movimento di tal genere si con... rilevante in una plaga montana, è ne... che si forma una sorta di tradizio... Siffatta tradizione è ancora agli inizi in ... di Biois. Ad ...lerarne la formazio... ...verebbe ma... una sistemazione di... ...nata e meto... semplicemente fatta ...egnavia e t... indicatrici, di molti bellissimi sentieri che vedrebbero con tali provvidenze moltiplicati i visitatori; e moltissimo gioverebbe l'apertura presso Garés di un rifugio o di un alberghetto che rendesse più comoda la traversata delle Comelle, e l'apertura di un altro rifugio che servisse la zona Cime di Valfredda - Forcarossa - Cime dell'Auta, poichè l'Ospizio di S. Pellegrino ne è alquanto lontano, pure essendo molto atto per sports invernali e come luogo di elevata villeggiatura. È sperabile che il progressivo crescere delle forze sportive e dell'amore all'alpe consenta presto ulteriori iniziative e opere fra queste montagne. Ed è poi augurabile che si sviluppi rapidamente nei proprietari degli alberghi locali, che pure offrono, a quanti amano le semplici e schiette forme dell'ospitalità, gradevoli soggiorni, e in quanti nella valle del Biois sono più interessati all'industria dei forestieri, un più largo spirito di iniziativa e di cooperazione.

SILVIO PELLEGRINI

ENTE NAZIONALE ENIT INDUSTRIE TURISTICHE

"In Italia sulle Strade Consolari Romane."

[illegible] pubblicazione di una serie di itinerari [illegible] divi delle strade consolari che dall[illegible] [illegible] Incono alla Città [illegible]

La pubblicazione, in *dépliant*, è particola[illegible] [illegible] i turisti automobilisti, [illegible] consultando le varie cartin[illegible] si susseguono nel *dépliant* stesso, seguir[illegible] tutte le attrattive e le cose di maggiore in teresse che si trovano sul percorso delle va rie antiche strade consolari romane.

La prima edizione, apparsa in questi giorni (nelle lingue inglese e tedesca) illustra la *Via Aurelia* (Statale N. 1 - km. 697,9) da Ventimiglia a Roma.

Nuove pubblicazioni.

Diamo qui di seguito un elenco delle pubblicazioni edite più recentemente a cura dell'ENIT:

Italien - Volume di 375 pagine, già edito in francese e inglese;

Annuario Alberghi 1934 - II edizione (quadrilingue). Sono usciti dapprima tutti gli estratti regionali; il volume completo è apparso nella prima decade di giugno;

Rodi - Nelle edizioni italiana, inglese, francese e tedesca;

Ascoli Piceno - Edizioni inglese, francese e tedesca;

Brescia - Edizioni inglese, francese e tedesca;

Val d'Aosta - Edizioni inglese, francese e tedesca;

Prato - Edizioni inglese, francese e tedesca;

Parco Nazionale d'Abruzzo - Edizioni italiana e francese;

Parco Nazionale del Gran Paradiso - Edizioni italiana e francese;

Veneto e Venezia Giulia - Edizioni cecoslovacca e polacca (già edito nelle altre principali lingue);

Brioni - Edizioni inglese e tedesca;

Monti d'Italia - Edizione tedesca (già apparso nelle edizioni inglese, francese e italiana);

Arte in Italia, di Luigi Dami - Edizione polacca (già pubblicato nelle principali lingue);

Vita musicale in Italia - Ristampa delle edizioni tedesca [illegible]

L'Enit alla Mostra Italiana di C[illegible]

[illegible] rvizio d'informazioni e propaganda nel[illegible] sala maggiore del Padiglione Italiano.

Nel centro della sala verrà esposto il gran[illegible] le plastico della zona monumentale di Ro[illegible] che costituì una delle maggiori attratti[illegible] del Padiglione del Turismo alla Fiera di Milano.

Il plastico riproduce con pittoresca evidenza, nella scala 1:400, la Roma dei Cesari risorta per volontà del Duce, coi ruderi maestosi, le prospettive grandiose, i grandi viali alberati che ricongiungono Piazza Venezia al Colosseo ed alla Via dei Trionfi.

In seno alla Mostra italiana verranno largamente distribuite, a cura dell'ufficio informazioni e propaganda dell'ENIT, pubblicazioni turistiche, una delle quali edita espressamente dall'ENIT per l'Esposizione di Chicago di quest'anno ed intitolata « Do you know Italy? ».

L'Enit alla Fiera di Parigi.

Il turismo italiano è rappresentato in seno alla Sezione Italiana della Fiera di Parigi dalla Mostra dell'ENIT, decorata con numerose vedute dell'Italia di Mussolini, dalla Via dei Trionfi a Littoria, dalla Gardesana occidentale alla Torre Littoria di Milano. Nella Mostra dell'ENIT, sempre molto frequentata, si distribuiscono largamente le pubblicazioni di propaganda turistica e si dànno precise ed esaurienti informazioni sull'Italia e sulle facilitazioni concesse ai turisti stranieri.

Il Padiglione del turismo alla Fiera del Levante.

Alla V Fiera del Levante, che avrà luogo dal 6 al 21 settembre, il turismo italiano sarà rappresentato da una Mostra Turistica Nazionale, la cui organizzazione viene curata dall'ENIT. Come è noto, la manifestazione barese assume quest'anno un'importanza eccezionale: la Mostra Turistica dovrà quindi costituire una rassegna completa delle attività turistiche nazionali. Il Padiglione ENIT misurerà 1400 metri quadrati di superficie. Secondo il progetto di massima, esso risulterà diviso in tre parti. La parte centrale conterrà gli stands dell'ENIT e del Touring Club Italiano. La parte a destra sarà riservata alla Mostra del Turismo Alpino; nella sinistra saranno disposte le mostre delle stazioni balneari e delle stazioni idrominerali. Fin d'ora, dalle prime adesioni pervenute, si può prevedere una larga partecipazione delle maggiori zone turistiche nostre, in modo da superare il vivo successo delle precedenti edizioni della Fiera del Levante.

Come abbiamo annunciato nella Rivista dello scorso mese, il Touring organizza il suo **XIII Campeggio, in Val Martello nel Gruppo dell' Ortles-Cevedale,** nei pressi del Rifugio Dux, a 2264 metri s. m. Sarà il più alto attendamento fra quelli fin qui organizzati dal Sodalizio, sarà quello che permetterà di svolgere uno dei più appassionanti, variati e interessanti programmi di gite, di escursioni ed ascensioni che si possano desiderare.

Al Campeggio si accederà da Coldrano in Val Venosta, da dove inizia la strada che percorre la Val Martello, oltremodo pittoresca e variata, fino all'Albergo del Cevaretto, a metri 1828, presso il quale si stacca una mulattiera che in circa un'ora e mezza di comodo cammino porta fino al Rifugio Dux e all'attendamento.

Il programma ampiamente illustrato, che potrà richiedersi al Touring (Milano, Corso Italia, 10) unendo un francobollo da 50 centesimi, fornisce tutti i ragguagli che possono interessare i Soci desiderosi di inscriversi.

Per i viaggi dei partecipanti è stata accordata la riduzione ferroviaria del 70 % da qualsiasi stazione della Rete statale e per i trasporti automobilistici saranno organizzati speciali servizî a prezzi molto convenienti.

Il Campeggio sarà suddiviso in quattro turni come segue:

I turno: dal 23 al 30 luglio;
II turno: dall'1 all'11 agosto;
III turno: dal 12 al 19 agosto;
IV turno: dal 21 al 31 agosto.

Le quote di inscrizione sono le seguenti: per un turno di sette giorni **L. 240;** per un turno di dieci giorni **L. 340.** Le inscrizioni, ammesse anche per più turni, si chiuderanno circa dieci giorni prima dell'inizio di ciascun turno.

VITA DEL TOURING

[illegible] settimana in Puglia col Touring Club

[illegible] escursione orga[illegible]zata dal Touring nella [illegible] dal 6 al 12 maggio u. s. si può giustamente collocare alle maggiori manifestazioni [illegible] indette dal Sodalizio avanti e immediatamente dopo la guerra, perchè anche [illegible] più recente escursione ha permesso a [illegible] gruppo di Soci di visitare un lembo [illegible] Patria turisticamente poco noto, ma [illegible] straordinariamente interessante per bellezze [illegible] e suggestivo per monumenti d'arte e [illegible] tracce di antichissime civiltà che offrono [illegible] campo a osservazioni e studi.

[illegible] Puglia è infatti una delle pochissime [illegible] nostre che del grandioso movimento [illegible] dal Regime al turismo nazionale [illegible] hanno potuto ancora apprezzare intera[illegible] vantaggi.

[illegible] vero che l'importantissima Fiera del [illegible] fa affluire a Bari ogni anno migliaia [illegible] visitatori i quali ritornano entusiasti della [illegible] e della bellezza della città, dell'im[illegible]za delle opere sortevi o in costruzione. [illegible] ben pochi fra essi si curano di approfitt[illegible] della circostanza favorevole di trovarsi [illegible] poco nel centro della Puglia per estendere la conoscenza della bellissima regione [illegible] confini della sua capitale.

[illegible] pur vero che s'incontra gente di passo in tutte le città della Puglia; e che gli [illegible] nonostante il momento attuale dif[illegible] e fatta qualche eccezione, hanno un'at[illegible] notevole e quasi senza soste. Ma questo movimento è creato si può dire esclusivamente da viaggiatori di commercio, i quali, [illegible] fanno del turismo, lo fanno secondo [illegible] necessità del lavoro senza che si possano [illegible] occupare delle bellezze della regione [illegible] percorrono.

Per queste ragioni l'Escursione del Touring ha riscosso [illegible] approvazioni e i Soci [illegible] risposto [illegible] entusiasmo all'appello [illegible] numerosi. Anzi, si son do[illegible] escluderne [illegible], desiderosi di par[illegible], in causa di alcune difficoltà logi[illegible] quali la [illegible] disponibilità di alloggi [illegible] a Foggia, ma questa scarsità non [illegible] imputarsi a [illegible] volontà da parte [illegible] albergatori [illegible] anzi osservato con [illegible] [illegible] per uno sviluppo [illegible] in Puglia [illegible] mancano e che non solo [illegible] isolate, [illegible] carovane di visi[illegible] possono tr[illegible] decorosissima e confor[illegible] ospitalità [illegible] alberghi delle principali [illegible] anche all[illegible] di Bari, ove l'attrezzamento — come [illegible] — è già ottimo.

Nel complesso i partecipanti alla gita si compiacquero della bontà del servizio alberghiero pugliese. Non si deve però nascondere che, ai fini di un più largo sviluppo del turismo nella regione, è necessario che anche i popolosi centri intermedi fra le città principali si provvedano di alberghi, per non obbligare il visitatore a compiere in una sola giornata percorsi eccessivamente lunghi e, quel che più conta, perchè egli non sia costretto a tralasciare nel suo giro nella Puglia piccole località che sono degnissime di una visita. L'intraprendenza dei pugliesi è tale che noi siamo certi che se l'auspicato turismo giungerà anche ai minori centri, vi troverà chi sappia dare sviluppo alle latenti possibilità.

I servizi automobilistici si svolgono nella regione con mezzi moderni e confortevoli. E anche in questo campo si vedranno attuati con prontezza e con grande spirito di iniziativa notevolissimi miglioramenti non appena si incominci a constatare un maggior interessamento turistico per quella bellissima parte d'Italia.

Numerose sono state le chiese visitate durante l'escursione: esse costituiscono anzi la maggior attrattiva nel campo dell'architettura monumentale della Puglia. E quale smagliante varietà di decorazioni, di fregi, di masse architettoniche in un complesso di costruzioni simili fra loro! Gli illustratori, dotti e innamorati delle loro città, che gentilmente si prestarono a commentare tanta bellezza, trovarono certamente la migliore ricompensa alla loro fatica nel constatare la profonda ammirazione di tutti i nostri escursionisti per quei capolavori.

Ma non di sole cattedrali o di basiliche si adorna la Puglia. Nel panorama di un'escursione che si è svolta per oltre 1300 chilometri, quale è stata quella del Touring, si incidono nella memoria luoghi di bellezza superba, gioielli d'arte che stanno a testimonianza del fiorito senso artistico della gente di questa terra, ove nacque Nicola Pisano; è rimasta negli occhi la visione mirabile, unica del Castel del Monte, che non impallidisce al confronto delle opere più eccelse. Ma la Puglia non è tutta qui, non è tutta nella sua arte tipica, detta appunto pugliese; essa consiste anche in altre attrattive a dovizia, da quelle della natura a quelle che le ha saputo creare l'uomo, conscio del valore del suo patrimonio culturale, delle sue possibilità agricole, commerciali, turistiche. Ed è soprattutto al Fascismo che la Puglia deve il suo magnifico presente; è per esso che finalmente può guardare ben fiduciosa all'avvenire, perchè opere

[illegible] acquedotto pu- [illegible] stradale, nuove [illegible] messa nelle più [illegible] vita.

[illegible] con Bari, l'impres- [illegible] ursionisti alla visione [illegible] alto del Monumento [illegible] potremmo ricordare Ta- [illegible] l'Arsenale, la cui visita, [illegible] corazzata « Duilio », im- [illegible] potremmo ricordare [illegible] veremmo in seria diffi- [illegible] la viva impressione la- [illegible] superiore ad ogni pre- [illegible] no neppure dimenticare [illegible] grotte, Ostuni per l'am- [illegible] vigno per il suo Castello [illegible] ricordo di un sublime [illegible] e per la Fede, che costò [illegible] di martiri. E come si po- [illegible] olo gentile e pittoresco [illegible] giardo, con la sua cripta [illegible] lissima, e Gallipoli, nella [illegible] tutte le più cordiali e [illegible] di simpatia incontrate [illegible] nisti durante il loro viag- [illegible] ordare Alberobello coi suoi [illegible] linde costruzioni di sapore [illegible] e Altamura e Ruvo e poi Barletta [illegible] lo spazio non ce lo concede. [illegible] non potranno neppure di- [illegible] Foggia, forse più per quanto vi è [illegible] in questi ultimi anni che per [illegible] se pur significative, opere d'arte [illegible] Ma, turisticamente, Foggia sarà [illegible] soprattutto come punto di partenza [illegible] Gargano. Per la strada statale svolgen- [illegible] dirupati fianchi e poi per densa fo- [illegible] si giunge a Vieste, ove tutto il popolo [illegible] attorno alle nostre macchine, tanto [illegible] ogni manovra. Ci si do- [illegible] gli Italiani che conoscono [illegible] spiagge di questo grazioso paese? [illegible] « Abbiamo bisogno di un albergo » [illegible] Podestà e sembra che egli non desi- [illegible] perchè soltanto nell'albergo vede [illegible] dello sviluppo turistico della [illegible] giustamente moltissimo.

La vicina S. Menaio, cui si giunge poco dopo, offre una dimostrazione eloquente di quanto possa l'iniziativa privata quando lo Stato provveda ai servizi pubblici di maggiore necessità, quale la nuova ferrovia elettrica, che da San Severo si spinge a Péschici. E quale compiacenza si prova nel trovare nel pressochè ignorato Gargano una stazione climatica come quella di S. Menaio, sopra una splendida spiaggia e con una villa annessa entro la fitta pineta che le è alle spalle. Il Gargano può veramente sotto certi aspetti paragonarsi a molte delle più apprezzate e frequentate regioni delle nostre Alpi e dell'Appennino. I Soci del Touring lasciarono S. Menaio col vivo desiderio di ritornarvi, e con la fiducia di trovarvi tra poco una più numerosa colonia di bagnanti e maggiori conforti di vita, e così non meno vivo è rimasto in loro il desiderio di riattraversare l'immensa foresta Umbra, di rivisitare l'interessante Santuario dell'Arcangelo Michele a Monte Sant'Angelo, di ridiscendere verso la Capitanata, di riammirare l'immenso Castello di Lucera e la Cattedrale di Troia, tutte le indimenticabili visioni, insomma che sono state loro riservate nell'ultimo giorno dell'Escursione.

***

La consuetudine vorrebbe che al termine di queste manifestazioni si ricordassero tutte le persone che cooperarono alla loro organizzazione; ma questa volta la consuetudine deve essere spezzata di fronte all'impossibilità di trascrivere qui i nomi di tutti coloro che aiutarono il Touring, perchè dopo di averne formato una lunga lista, ci rimarrebbe il dubbio di aver commesso delle incresciose dimenticanze. Piace a noi constatare che le manifestazioni di simpatia incontrate dai nostri escursionisti ebbero spesso carattere popolare. Vi furono è vero, ovunque promotori, ma assai spesso il festante popolo pugliese diede un gradito sapore di improvvisazione agli amichevoli incontri. I ricevimenti non si contarono: autorità, privati, circoli, enti, tutti vollero dimostrare la loro cordiale simpatia per i Soci del Touring che per la prima volta venivano a visitare la loro regione.

A tutti, con animo profondamente commosso, la Presidenza del Touring rivolge da queste pagine il suo sentito ringraziamento, sapendo di essere interprete dei migliori sentimenti degli escursionisti.

Dietro le quinte di ogni manifestazione incontrata lungo il cammino stavano, con la consueta modestia, i Consoli del Touring, ai quali non possiamo tacere ora il nostro grazie sentitissimo per l'opera svolta a favore della nostra iniziativa, come non possiamo non ripetere i sensi di gratitudine verso le dotte e gentili persone che, compiacenti, furono prodighe della loro dottrina perchè ogni escursionista potesse riportare della visita il migliore dei ricordi e il maggior frutto d'insegnamenti.

Le nuove pubblicazioni del T. C. I. e le nuove edizioni di quelle già esistenti.

Numerosi sono — fra i nostri Soci — i fedeli amici del Sodalizio, gli studiosi, i professionisti che si tengono al corrente di tutte le novità che il Touring viene a mano a mano pubblicando, per poter immediatamente aggiornare le loro raccolte delle nostre Guide, Carte e pubblicazioni varie.

Malgrado però ogni diligenza, accade che qualcuna delle nostre pubblicazioni — citiamo ad esempio il volume « Le Alpi » di Federico Sacco, uscito in luce verso la fine del decorso anno — o qualche nuova edizione di quelle esistenti (come le ristampe dei fogli della Carta al 250.000), sfuggano alla loro attenzione, e perciò vengano a mancare nelle loro collezioni. Ed è poi legittimo in loro il desiderio di non dover fare con troppa frequenza invii di denaro.

Per facilitare questi nostri diligenti amici, abbiamo stabilito uno speciale servizio, me-

[illegible] il quale le nuove edizioni e le nuove [illegible]zioni suddette verranno ad essi auto[illegible]mente spedite a mano a mano che [illegible]ranno la luce, secondo le indicazioni che [illegible]ranno preventivamente fornite.

[illegible] Socio che desideri approfittare di [illegible] nuovo servizio, dovrà inviare alla [illegible] Amministrazione (valendosi del nostro [illegible] corrente postale N. 3/98 - Milano) una [illegible] non inferiore a L. 100, con la quale [illegible] istituito un piccolo deposito ammini[illegible] intestato al suo nome.

[illegible] Socio, nel contempo, ci indicherà quali [illegible] i suoi desideri. Ad esempio, egli potrà [illegible]sporre affinchè gli vengano inviati tutti i volumi di nuova edizione della Guida d'Italia, tutti i fogli ristampati della Carta al 250.000, tutti i nuovi fogli di quella delle Zone Turistiche al 50.000, e così via.

Dal canto nostro, trimestralmente, nel Bollettino d'Informazioni ai Soci, ed in Rivista, inseriremo l'elenco delle nuove pubblicazioni e delle nuove edizioni apparse in luce nel trimestre precedente, in modo che essi possano farci altre eventuali richieste all'infuori ed in più di quelle di carattere permanente di cui abbiamo detto sopra.

Diamo intanto, qui di seguito, l'elenco delle novità uscite in luce nel 1933 e nei primi 4 mesi del 1934:

	Italia e Colonie Lire	Estero Lire
RIVISTE:		
« Le Vie d'Italia e del Mondo » – abbonamento annuo	40,50	65,50
GUIDE:		
Roma e dintorni – edizione 1933	22 —	24 —
Liguria » »	18 —	20 —
Venezia Giulia e Dalmazia – edizione 1934	20 —	22 —
Guida dei Campi di Battaglia – « Il Trentino, il Pasubio, gli Altipiani » II edizione (1933)	10 —	14 —
CARTE:		
Carta d'Italia al 250.000 – fogli: 1, 2, 4, 5, 7, 8, 11, 13, 13 bis, 15, 17, 19, 24, 27, 31, 34, 37, 42, 43, 45 – un foglio (1)	1,80	2,50
Carta Aeronautica d'Italia al 250.000 – fascicoli 8 e 9 – un fascicolo:	7,50	8,50
Carta delle Zone Turistiche d'Italia al 50.000:		
foglio 11 — La Riviera di Sanremo, Ospedaletti, Bordighera	5 —	6 —
» 12 — Gruppo dei Monte Bianco	9 —	10 —
» 13 — Gruppo Ortles-Cevedale	9 —	10 —
» 14 — Gruppo Adamello-Presanella	9 —	10 —
» 15 — Gruppo di Brenta	9 —	10 —
» 16 — Gran Sasso d'Italia	9 —	10 —
Carta degli Itinerari Sciistici al 50.000:		
foglio 4 — Passo di Rolle e Pale di S. Martino, con annesso fascicolo di itinerari, a cura dello Sci Club C. A. I. Milano	11,50	12,50
Carta d'Italia a 1.250.000 (ristampa con aggiornamento)	11 —	9 (2)
ATLANTE INTERNAZIONALE:		
IV edizione — legatura A – 1 solo volume L. 300 —		
spese di spedizione » 12 —	312 —	
— legatura B – tavole e indice rilegati in due volumi separati L. 320 —		
spese di spedizione » 20 —	340 —	
— legatura C – tavole in cartella e indice rilegato L. 270 —		
spese di spedizione » 25 —	295 —	
FASCICOLI DI COMMENTO ALLE TAVOLE DELL'ATLANTE INTERNAZIONALE:		
Abbonamento alla serie dei 60 fascicoli (sono usciti i primi 30 fascicoli)	85 —	100 —
PUBBLICAZIONI VARIE:		
Numeri singoli de « L'Alpe » sulla Flora Forestale Italiana:		
N. [illegible] Le Latifoglie a legname tenero	3 —	4,50
N. [illegible] ultimo – Le Latifoglie varie	3 —	4,50
La [illegible] completa di 8 numeri	24 —	27 —
« Le Alp[illegible] Federico Sacco (700 pag. - 1000 illustr.)	21 —	28 —
Manuale [illegible] Turismo (944 pag. - 406 illustr.)	15 —	18,50
MINUTERIE:		
Cartella [illegible]odia per un'annata de « Le Vie d'Italia » 1933	10 —	13 —
Cartella [illegible]todia per un'annata de « Le Vie d'Italia e del Mondo » 1933	10 —	13 —
2 Cop[illegible] (1 per semestre) per rilegare « Le Vie d'Italia » 1933	8,50	11,50
2 Coper[illegible] (1 per semestre) per rilegare « Le Vie d'Italia e del Mondo » 1933	8,50	11,50
Cartell[illegible]todia per la Monografia « Toscana - Parte I »	7 —	9 —
Cartell[illegible]ustodia per la serie completa dei Fascicoli di commento all'[illegible]ante Internazionale	10 —	13 —

NB. — Ne[illegible]ezzi sopra indicati è compresa la spedizione *raccomandata* all'indirizzo del Socio.

(1) Per ogni [illegible]o in più L. 1,10. – (2) All'Estero la Carta si spedisce ripiegata, non essendo conveniente il rotolo, come ingombrante.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Un Concorso Internazionale per autoveicoli a carburanti sussidiari.

Dietro invito del Consiglio Nazionale Austriaco dell'Economia, promotore dell'iniziativa si sono riuniti ad Innsbruck, verso la fine del maggio u. s., i rappresentanti degli Enti e delle Associazioni italiane, austriache e svizzere interessate all'organizzazione di uno speciale Concorso Internazionale per autoveicoli alimentati da carburanti sussidiari di qualsiasi natura.

Erano presenti: l'Ingegnere Dottor Serafino de Capitani, delegato del Touring Club Italiano, in rappresentanza anche della Commissione per i Combustibili del Consiglio Nazionale delle Ricerche e dell'Associazione Nazionale Fascista fra Industriali dell'Automobile; per l'*Austria*, il Conte Max Henriquez, Presidente della Federazione Internazionale dei Trasporti Commerciali Automobilistici, l'Ing. Dott. Günther Bandat e l'Ing. Teufelberger del Consiglio Nazionale Austriaco dell'Economia; per la *Svizzera* il Prof. Paul Schläpfer del Politecnico Federale di Zurigo e il signor Fritz Hostettler, Presidente della Società Svizzera per lo Studio dei Carburanti.

Durante la riunione vennero stabiliti le modalità e il regolamento del Concorso, e le condizioni di ammissione.

Ci riserviamo di ritornare più diffusamente sull'argomento non appena saranno meglio accertate le possibilità di realizzazione di detta iniziativa. Rammentiamo però già fin d'ora che essa dovrebbe avere un carattere essenzialmente pratico e di documentazione delle possibilità degli autoveicoli alimentati da carburanti sussidiari, specialmente su percorsi comprendenti notevoli salite. Il Concorso dovrebbe infatti svolgersi lungo un itinerario di circa 1500 chilometri nella zona alpina italo-svizzero-austriaca. Le prove dovrebbero iniziarsi il 22 settembre ad Innsbruck ed essere suddivise nelle seguenti tappe:

1) Innsbruck-Bregenz (km. 203); 2) Bregenz-Zurigo (km. 113); 3) Zurigo-Andermatt (km. 170); 4) Andermatt-Milano (km. 188); 5) Milano-Bolzano (km. 301); 6) Bolzano-Dobbiaco (km. 157); 7) Dobbiaco-Radstadt (km. 212); 8) Radstadt-Innsbruck (km. 213).

Nel caso in cui le condizioni atmosferiche rendessero intransitabili alcuni dei passi alpini compresi nell'itinerario, sono già state previste opportune modificazioni del percorso.

Al Concorso possono partecipare autoveicoli di nazionalità italiana, austriaca, svizzera, alimentati da carburanti sussidiari solidi, liquidi o gassosi; sono ammessi anche gli autoveicoli con motore a vapore. Le iscrizioni, accompagnate dall'importo della tassa di 100 franchi svizzeri per ogni autoveicolo, sono aperte fino al 25 luglio c. a. e le relative domande vanno inviate al Consiglio Nazionale Austriaco dell'Economia, Stubenring 8-10, Vienna (I°).

Per ulteriori informazioni e per la richiesta del regolamento, rivolgersi al nostro Sodalizio.

Caratteristiche degli apparecchi di percezione delle segnalazioni emesse dai veicoli sopraggiungenti.

L'art. 61 del R. Decreto-legge 8 dicembre 1933, N. 1740, settimo capoverso, prescrive fra altro che gli autoveicoli di portata superiore ai 35 quintali, trainanti rimorchi, debbono avere un dispositivo atto a far percepire al conducente le segnalazioni dei veicoli che sopraggiungono.

A sensi dell'art. III del decreto sopracitato, N. 4, il Ministro delle Comunicazioni, con circolare 6 aprile 1934, N. 674, ha stabilito le caratteristiche cui devono rispondere i dispositivi di percezione suddetti:

a) L'apparecchio può essere a segnalazione luminosa, acustica, od anche di diversa specie purchè efficace.

b) In ogni modo il conducente deve poter distintamente percepire le segnalazioni del veicolo che sopraggiunge almeno quando questo si trovi alla distanza di metri dieci dal limite posteriore del rimorchio.

c) L'apparecchio deve sempre essere in grado di funzionare, e pertanto non deve avere dispositivi con i quali il conducente possa escluderlo a suo piacimento.

d) La percezione dei segnali deve essere chiara e di sufficiente intensità in ogni caso; in particolare, ove il dispositivo sia costituito da un amplificatore di segnali acustici, il suono deve essere percepito distintamente dal conducente, anche se il treno automobile da lui guidato stia procedendo con la marcia più rumorosa (le prove quindi dovranno farsi in tal caso tenendo chiusa la cabina e procedendo in terza, od anche in seconda velocità.

e) Costruttivamente l'apparecchio deve offrire sufficiente affidamento di attitudine a funzionare regolarmente per un lungo periodo di

tenuto il suo efficace funzionamento verrà verificato nelle successive visite di revisione annuale dell'autocarro, comprendendo quindi, tra le verifiche di revisione, anche quelle del dispositivo di percezione.

I Circoli ferroviari effettueranno le prove e gli accertamenti necessari per stabilire la rispondenza dei dispositivi sottoposti dagli interessati alle norme suddette; accertatane la rispondenza, il Ministero riconoscerà idonei i dispositivi e ne darà comunicazione a tutti i Circoli.

Dal 1° ottobre 1934 tutti gli autoveicoli tenuti, a termine di legge, ad essere provvisti del dispositivo di percezione, incorreranno nelle sanzioni previste dall'art. 61, qualora siano trovati a circolare sprovvisti del dispositivo stesso.

Sopratassa erariale di circolazione sui rimorchi.

Con circolare 28 marzo 1934, N. 68.820, il Ministero delle Finanze ha chiarito alcuni punti sulla riscossione della sopratassa erariale sui rimorchi.

a) Il pagamento della sopratassa si effettua presso gli Uffici esattori provinciali del R.A.C.I. che già provvedono alla riscossione delle ordinarie tasse di circolazione sugli autoveicoli e propriamente presso l'Ufficio esattore della provincia nella quale il rimorchio è immatricolato.

Ai fini del pagamento il possessore del rimorchio deve presentare al detto Ufficio esattore la relativa licenza di circolazione e la targa d'immatricolazione del rimorchio stesso.

All'atto del pagamento dell'intera sopratassa annuale o della prima rata di essa l'Ufficio esattore del R.A.C.I. rilascia quietanza staccata dall'apposito bollettario, serie C, ed applica direttamente sulla targa di immatricolazione presentata dal possessore del rimorchio uno speciale contrassegno metallico.

Detto contrassegno costituisce il distintivo esteriore dell'eseguito pagamento della sopratassa e non può essere in nessun caso rimosso da parte del contribuente.

b) Nel caso di rimorchi che nella prima decade del mese di aprile del corrente anno od all'inizio dei trimestri successivi si trovino in circolazione fuori della provincia di immatricolazione, il versamento della sopratassa può essere effettuato in danaro o a mezzo di assegno circolare, anche presso l'Ufficio esattore della provincia nella quale il rimorchio trovasi temporaneamente in circolazione.

A tale fine, il possessore del rimorchio deve esibire al detto Ufficio esattore del R.A.C.I. la licenza di circolazione del rimorchio e la relativa targa di individuazione.

L'Ufficio esattore presa nota degli estremi della licenza di circolazione rilascerà una ricevuta provvisoria della somma introitata e provvederà ad

sulla targa l'individuazione del ri-
il prescritto contrassegno metallico.
annotazione verrà apposta sulla licenza
che deve essere restituita all'in-

provvisoria è valevole per un pe-
giorni dieci dalla data del suo rilascio
termine il possessore di essa deve cu-
della ricevuta definitiva presso lo
esattore che ha rilasciato la ricevuta
chiedendo l'annotazione del paga-
licenza di circolazione.
di cui sopra sono state impartite oppor-
agli Uffici esattori del R.A.C.I.
mancato pagamento di una delle rate
tassa entro il termine stabilito, fa deca-
possessore del rimorchio dal beneficio
zione ed egli è, pertanto, obbligato a
in unica soluzione il residuo am-
dell'intiera sopratassa annuale, ancorchè
sia ritirato dalla circolazione. Ove a
ottempera dovrà procedersi contro di
coattiva.
cessione coattiva del credito erariale, rap-
dal residuo ammontare della sopra-
pagata, è effettuata dall'Ufficio del
e bollo del capoluogo in cui ha sede l'Uf-
del R.A.C.I. presso il quale doveva
effettuato il pagamento.
capoluoghi di provincia, nei quali gli Uffici
Registro sono a rami divisi, la riscossione di cui sopra ed i relativi incombenti sono affidati al l'Ufficio del Demanio. Nei capoluoghi in cui non esiste un separato Ufficio del Demanio, provvederà l'Ufficio del Registro cui è affidato il servizio del Demanio.

Norme di frenatura per gli autoveicoli.

Con decreto 8 maggio 1934 il Ministro delle Comunicazioni, avvalendosi delle facoltà concessegli dall'art. 111 del vigente Codice Stradale, ha emanato minuziose e precise norme per la frenatura degli autoveicoli, i quali, a tal fine, sono divisi in cinque categorie:

A) autovetture ad uso privato e pubblico a 2 assi per il trasporto di non più di 7 persone (compreso il conducente), con peso a vuoto massimo di 3 tonnellate; autocarri a 2 assi con peso a vuoto massimo di 2 tonnellate.

B) Autocarri a 2 assi con peso a vuoto maggiore di 2 tonnellate; autovetture a 2 assi per servizi pubblici di linea e di noleggio da rimessa.

C) Rimorchi a 2 assi di portata superiore a 35 quintali.

D) Rimorchi a 2 assi di portata non superiore a 35 quintali.

E) Autoveicoli a 3 assi.

Sono allegati al decreto 4 schemi di sistemi di frenatura per i veicoli a 2 assi, ai quali si-

stemi devono attenersi le fabbriche costruttrici. Eventuali schemi equivalenti a quelli descritti, ma diversi da essi, potranno essere adottati dalle Case costruttrici con l'approvazione preventiva del Ministero delle Comunicazioni. Per gli autoveicoli costruiti prima della entrata in vigore delle norme, muniti di 2 sistemi di freni indipendenti, sono ammessi schemi diversi.

Norme speciali sono dettate per gli autotreni stradali, per gli autoveicoli a 3 assi e per i treni speciali.

Tutti i motocicli, è ricordato dal decreto, debbono essere muniti di due sistemi di frenatura, di cui uno possa agire anche quando l'altro venga a mancare nella sua funzione. I due sistemi devono essere interamente indipendenti fra di loro.

Le norme del decreto entreranno in vigore il 15 luglio 1934. Per i veicoli già circolanti a tale data e per quelli di nuova costruzione che entreranno in circolazione entro il 31 dicembre 1934, potrà derogarsi dall'obbligo del serbatoio per i freni continui prescritti per i rimorchi. Salvo tale deroga, gli autocarri ed i rimorchi già in circolazione, o che entreranno in circolazione prima del 15 luglio 1934, che presentassero requisiti non rispondenti alle norme del decreto, dovranno essere adattati in modo da soddisfare in occasione della revisione annuale 1935. Ciò naturalmente non autorizza a tenere i freni di cui sono muniti in condizioni di minore efficienza di quella di cui sono suscettibili.

Un concorso del R. Automobile Club Norvegese, per autoveicoli alimentati da combustibili pesanti.

Il R. Automobile Club di Norvegia ha indetto un concorso fra autoveicoli di qualsiasi nazionalità, azionati da motori a scoppio alimentati da carburanti pesanti (petrolio, nafta, ecc.) a mezzo di carburatori-vaporizzatori. Il concorso comprende prove di funzionamento, di rendimento e di consumo, e ad esso possono prender parte, in apposite categorie, autocarri, autobus, vetture da turismo. Il dispositivo adottato per l'alimentazione col carburante pesante deve essere tale da poter permettere alla vettura di riprendere il funzionamento a benzina senza modificare il motore.

Targhe in prova a tariffa ridotta.

Allo scopo di eliminare alcune difficoltà sorte nell'applicazione della circolare 14 dicembre 1933, N. 78.647, per quanto concerne la concessione del beneficio della riduzione del 60 % sulle tasse stabilite per la circolazione

...a a favore degli agenti di vendita delle ...che nazionali di autoveicoli, non muniti ...ndato espresso, è disposto che la scrit... privata prevista al N. 1 della circolare ...ta può anche essere costituita da una ...razione rilasciata dalla ditta costruttrice, ...ta da bollo da lire cinque, autenticata ...ano, con la quale si attesta che l'agente ...ssionario è incaricato della vendita del ...ale automobilistico prodotto della ditta ...

...e atto dovrà essere sottoposto alla for... della registrazione, col pagamento ...tassa fissa di registro di cui all'art. 111 della ...allegato A della legge del registro 30 di... 1923, N. [illegible], e la copia dell'atto, da ...tarsi all'Ufficio del Registro per gli ef... della registrazione, dovrà essere fatta ...carta da bollo da lire tre.

...senzione da tassa concessa in Olanda agli autoveicoli italiani da turismo.

...Governo olandese ha concesso l'esenzione ...tassa di circolazione per la durata di ...rni in ciascun anno a favore degli auto... ...oli immatricolati in Italia e importati ...ovvaneamente in Olanda.

...a concessione è stata data a seguito del ...ttamento di esenzione concesso in Italia ... autoveicoli immatricolati in Olanda, a ...rma dell'art. 15 del R. Decreto-legge 30 di...embre 1923, N. 3283.

Come si misura la resistenza alla detonazione.

La nostra Rivista si è più volte ...ccupata della detonazione nei mo...ori a scoppio, riportando anche le ...pinioni dei vari studiosi sulle ...ause di tale fenomeno.

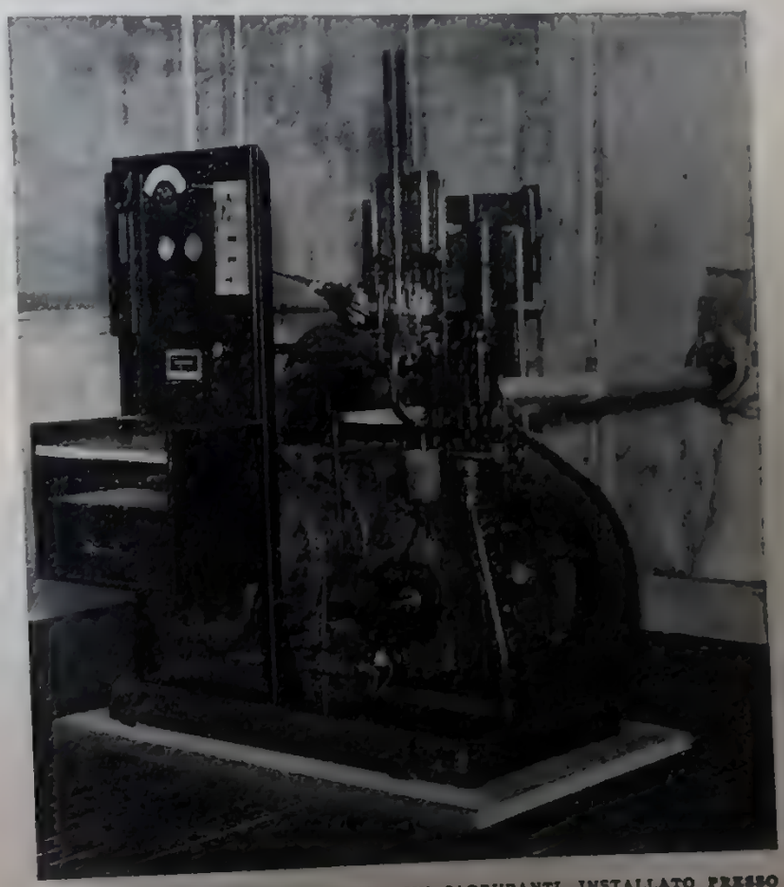
Per misurare la resistenza dei ...ari carburanti alla detonazione, ...si impiega un motore speciale, a...vente un rapporto di compressione ...variabile nei limiti da 1 : 4 ad 1 : 12. Questo motore vien detto «motore C.F.R.», perchè proposto dal «Committee Fuel Research» o Comitato per le Ricerche sui Combustibili.

Schematicamente, le prove si effettuano così: si alimenta anzitutto il motore col carburante del quale si vuol misurare la resistenza alla detonazione, e si aumenta gradatamente il rapporto di compressione dal suo valore più basso iniziale fino a che si verifica la detonazione. Si prende nota, naturalmente, del valore del rapporto di compressione al quale si è verificata la detonazione. Si ripete poi l'esperienza alimentando invece il motore con una miscela formata da due idrocarburi-tipo: l'eptano e l'isottano, aumentando gradualmente la percentuale volumetrica di quest'ultimo fino a che si ottiene la detonazione per lo stesso rapporto di compressione che si era raggiunto col carburante in esame.

Con tale percentuale (che rappresenta, come si è visto, la quantità di ottano necessaria per costituire con dell'eptano normale — che vien scelto come il carburante tipo corrispondente alla benzina — un miscuglio equivalente, dal punto di vista della detonazione, al carburante in prova) viene appunto espresso il valore antidetonante dei singoli carburanti, ossia la loro resistenza alla detonazione.

Si possono così studiare, sotto questo punto di vista, i vari carburanti proposti, e stabilire per ciascuno di essi quale sia il tipo di motore per il quale esso si presta meglio, come pure si può determinare quale sia il massimo rapporto di compressione adottabile per un motore, in relazione al carburante col quale lo si vuole alimentare.

Il «numero di ottano» non basta tuttavia a valutare completamente un carburante dal punto di vista delle reali condizioni di funzionamento del motore. E' noto infatti che la potenza, il rendimento, le condizioni di combustione e la stessa detonazione dipendono da fattori pratici che possono essere valutati soltanto in motori di tipo corrente, funzionanti a regimi e sotto carichi diversi. A questo scopo servono appositi banchi di prova, ed apparecchi per la registrazione continua della curva di pressione nell'interno dei cilindri.



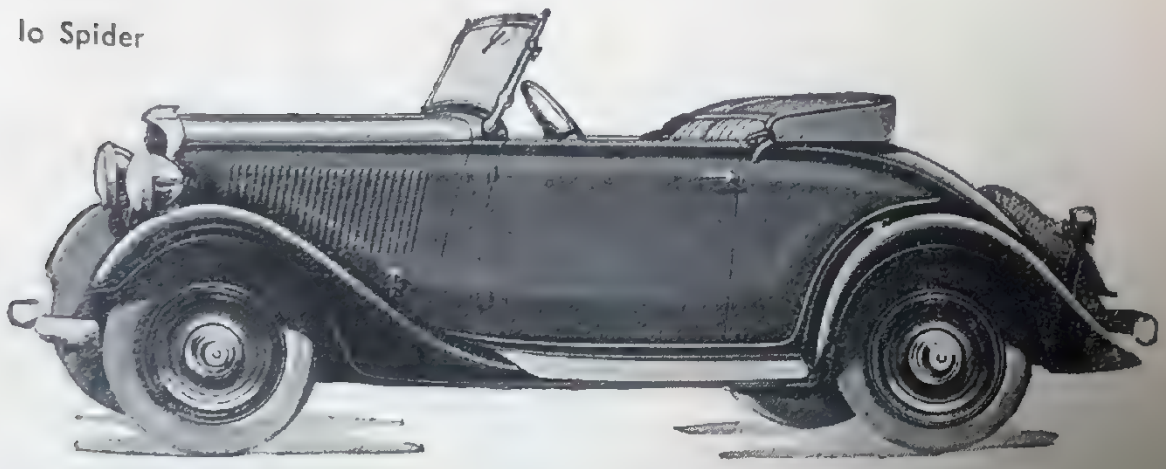
IL MOTORE «C. F. R.» PER LE PROVE SUI CARBURANTI, INSTALLATO PRESSO LA «SEZIONE COMBUSTIBILI» DEL R. POLITECNICO DI MILANO.

un gran successo

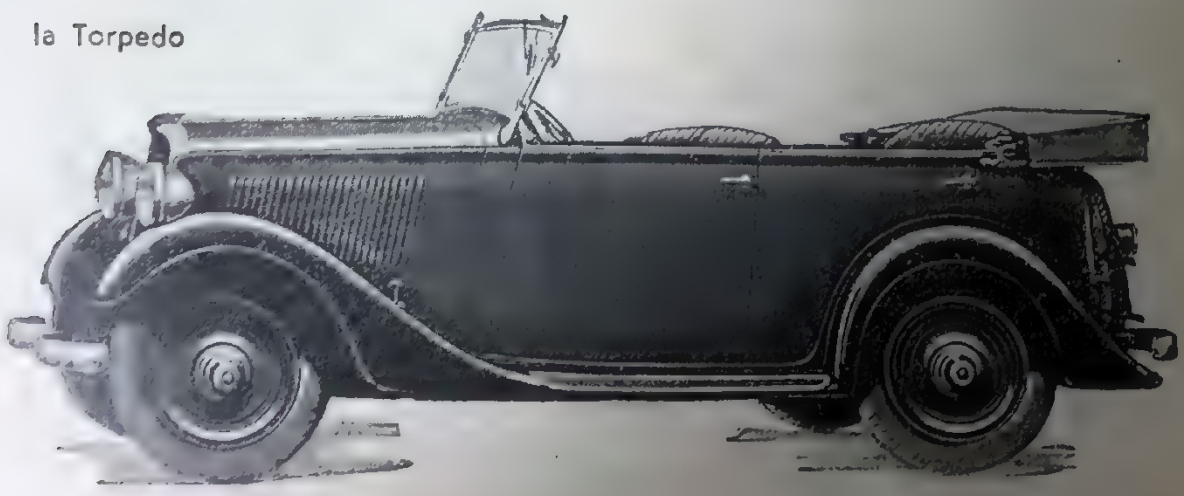
la nuova Balilla:

4 marce con terza silenziosa e sincronizzatore; chassis a passo allungato (m. 2,30); nuove carrozzerie aerodinamiche interamente metalliche. È un nuovo balzo in avanti della universale **Balilla,** che perfezionata tecnicamente, si è fatta più forte, più veloce, più bella. Al primato dell'economia aggiunge quello della signorilità.

lo Spider



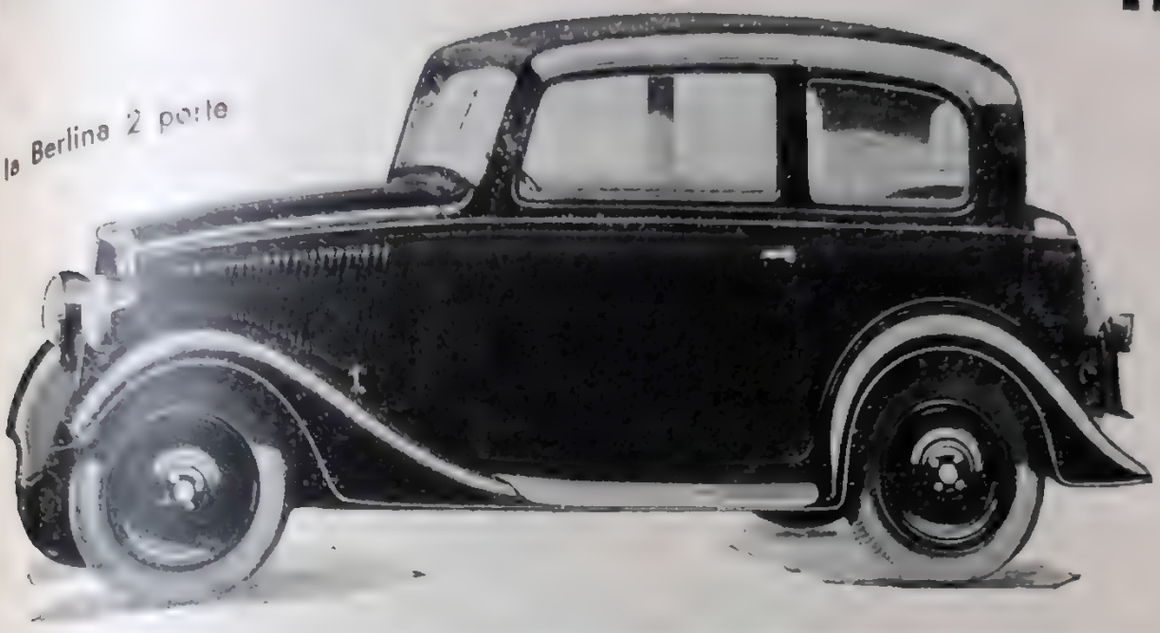
la Torpedo



per tutti, anche

he si moltiplica

la Berlina 2 porte



la Berlina 4 porte

la Balilla Sport

per la Signora!

MOTOCICLISMO

[illegible]zione semestrale dalla tassa di circolazione per i motocicli, le motocarrozzette e motofurgoncini.

[illegible] 4 dei [illegible] Decreto-legge 29 dicem[illegible] modificato con l'art. 2 del [illegible] N. [illegible] settembre 1933, N. 1237, [illegible] temporaneo dalla tassa di [illegible] autoveicoli nuovi di fab[illegible] [illegible]ne fra gli autoveicoli di [illegible] senza di[illegible] e quelli di costruzione [illegible]

[illegible] anche per l'immatricola[illegible] di fabbricazione estera è [illegible] la [illegible]tazione del certificato di [illegible] per l'applicazione dell'agevolazione [illegible] quando trattasi di mo[illegible] di potenza superiore a 175 cc., se a [illegible] e a 3 HP. se di altro tipo.

[illegible] quanto [illegible] riguarda, in particolare, [illegible] delle motocarrozzette e dei [illegible] il Ministero delle Finanze ha [illegible] che l'esibizione del certificato d'ori[illegible] è necessaria *in ogni caso* poichè, come è noto, anche le *motocarrozzette* ed i *motofurgoncini* di potenza inferiore a quella sopraindicata, sono soggetti alle tasse ordinarie di circolazione e non alla tassa fissa di L. 42, prevista soltanto per i *motocicli* a sè stanti, di potenza inferiore a 175 cc. od a 3 HP. Da ciò consegue che le motocarrozzette ed i motofurgoncini hanno diritto all'esonero semestrale dalla tassa di circolazione, previsto dalla legge per gli autoveicoli nuovi di fabbrica, qualunque sia la potenza del motore o la cilindrata (circol. 12 aprile 1934, N. 66.091, della Direzione Generale delle Tasse sugli Affari).

Abolizione in Francia della tessera doganale pei motocicli.

Il Ministero delle Finanze della Repubblica Francese ha deciso che anche i motocicli senza carrozzetta possano essere temporaneamente importati in Francia come le automobili, mediante l'uso dei trittici, dei «*carnets de passages en douane*» e di permessi su garanzia (*acquits cautionnés*), e alle stesse condizioni delle autovetture.

Pertanto non sono più necessarie le speciali tessere con fotografia del possessore (*carnets de passages en douane*), già richieste in antecedenza per l'importazione temporanea in Francia di motocicli «a solo».

NAVIGAZIONE

Quali sono le più grandi navi del mondo attualmente in esercizio?

[illegible] recentemente pubblicato uno [illegible] esse sono:

[illegible] della «White Star Line», [illegible] della «Cunard Star [illegible] tonn. 52 [illegible] «Italia», tonn. 51.000. [illegible] italiano, della «Italia», [illegible] 51.000 [illegible] della «U. S. Li- [illegible] tonn. 51 [illegible] del «Norddeutscher [illegible] del «Norddeutscher [illegible] tonn. 49.240 [illegible] della «White Star [illegible] tonn. 46.439

9) *Aquitania*, inglese, della «Cunard Star Line», tonn. 45.647.

10) *Ile de France*, francese, della «C.ie Générale Transatlantique», tonn. 43.500.

Ricordiamo che il *Majestic* ed il *Leviathan* sono le due navi ex-tedesche *Deutschland* ed *Imperator*, assegnate rispettivamente all'Inghilterra ed agli Stati Uniti. Queste due navi, però, se vantano una mole maggiore, hanno velocità mediocri (22-23 nodi orari) e sono oramai antiquate. Lo stesso dicasi del *Berengaria*, costruito nell'anteguerra. Il caso del *Leviathan* è alquanto curioso. Fino al 1932 era considerato ufficialmente la più grande nave del mondo e nel registro navale americano, come prima in quello tedesco, figurava per una stazza di ben 59.957 tonn. Ma nel 1932 è stato retroceduto dal primo al quinto posto. La «United States Lines», procedendo ad una revisione della stazzatura della nave stessa, annunziò che essa risultava di 51 mila tonn., cioè ben 9 mila tonn. in meno di quanto era stato denunziato.

Nuova linea marittima in Adriatico.

La Società Adriatica di Navigazione di Trieste ha messo in linea una celere motonave, la *Na-*

renta, destinata a collegare maggiormente e più intimamente le coste italiane, dalmate e albanesi. La *Narenta* compirà settimanalmente il giro Venezia, Trieste, Parenzo, Fiume, Zara, Spalato, Ragusa, Gravosa, Bari.

La nuova linea di comunicazione ha grande importanza, oltre che dal lato commerciale, anche dal lato turistico, poichè con la *Narenta* si potrà fare una vera e propria crociera economica e divertente.

La difesa dell'imbocco del porto di Palermo.

Il Consiglio dei LL. PP. ha approvato il progetto dei lavori di difesa dell'imboccatura del porto di Palermo. Tale progetto, la cui esecuzione importerà un cumulo di lavori per una somma di 80 milioni, prevede il prolungamento della diga, dal lato nord, per circa un centinaio di metri, quindi, con una svolta ad angolo retto, il raggiungimento della testata dell'esistente molo, lasciando però libera la testata medesima. Dal lato sud, la diga dovrà essere prolungata mediante un braccio ad angolo ottuso esterno, per una lunghezza tale da costituire sicura difesa da ogni traversa.

Il porto di Napoli nel 1933.

Dai dati statistici del *Bollettino Ufficiale del Porto di Napoli* risulta che nell'anno 1933 la bandiera italiana ebbe 7300 navi arrivate e partite per un tonnellaggio netto di 14.179.450, sbarcando ed imbarcando merci per tonnellate 1.192.692. Complessivamente sono arrivate e partite 9228 navi (compresa la bandiera estera) con un tonnellaggio di 20.638.767, e con merci sbarcate ed imbarcate per tonnellate 1.930.983.

Nell'anno 1933 in confronto del 1932, si è avuta una diminuzione del 0,7 % (69 in meno) nel numero delle navi arrivate e partite, ma l'aumento di tonn. 1.051.081 (5,3 %) nella relativa stazza netta. Il movimento delle merci sbarcate e imbarcate (esclusi i rifornimenti) ha segnato un aumento di tonnellate 9869 corrispondente al 0,5 per cento.

Nel movimento dei passeggeri si hanno i seguenti dati, compresi i passeggeri del golfo, isole Partenopee e Pontine al 1° gennaio: dall'Estero sono sbarcati 41.067 passeggeri, dall'Italia 540.587, complessivi 581.654.

Vi sono imbarcati per l'Estero 37.849, per l'Italia 488.972 passeggeri; totale 526.821.

Riduzioni di prezzo ai Soci del Touring per alcune Crociere estive.

La Società Italiana «I Grandi Viaggi» di Milano, via Rastrelli 20, accorderà ai Soci del Touring, dietro presentazione della regolare tessera, la riduzione del 10 % sulle quote di partecipazione alle due Crociere da essa indette col piroscafo *Gerusalemme* di 13.000 tonnellate, espressamente noleggiato.

L'itinerario delle Crociere è il seguente:

1ª *Crociera:* 31 luglio-12 agosto. — (Genova) Civitavecchia-Algeri-Malaga (Granada)-Ceuta (Tetuan)-Puerto Cristo-Grotte del Drago-Palma di Majorca-Barcellona-Genova (Napoli).

2ª *Crociera:* 2-17 settembre. — (Trieste) Ancona-Alessandria d'Egitto (Cairo-Memphis-Deserto Libico-Piramidi-Sfinge-Sarcofago di Tutankamen)-Porto Said - Rodi-Falero-Atene-Bari (Venezia-Trieste).

Per informazioni i Soci dovranno rivolgersi alla «Soc. Ital. Grandi Viaggi», la quale invierà il programma dettagliato delle Crociere a chi ne farà richiesta.

La produzione dei cantieri navali del Giappone.

La produzione dei cantieri navali del Giappone durante l'ultimo decennio ha presentato il seguente andamento:

Anno	Navi	Tonnell.	Anno	Navi	Tonnell.
1923....	19	62.926	1928....	53	109.664
1924....	20	63.790	1929....	78	167.264
1925....	14	49.360	1930....	59	153.998
1926....	15	47.539	1931....	49	84.004
1927....	35	52.473	1932....	63	57.994

La potenzialità produttiva dei cantieri navali giapponesi viene valutata in circa 100 mila tonnellate all'anno: alla fine del 1932 si trovavano in costruzione 33 navi per 67.600 tonnellate.

I principali cantieri sono quelli di Nagasaki, Tama, Urga, Yokohama.

FERROVIE

...ssi per le manifestazioni sulla Riviera del ...arnaro, in occasione del Decennale di Fiume.

...ella prossima stagione estiva, si svolgeranno sul Carnaro numerose manifestazioni, ... in occasione delle celebrazioni per ...ssione di Fiume all'Italia. Il programma ...rale una mostra del Libro, una mostra ...e pittorica, una mostra Fotografica del ...ro, concerti sinfonici ed orchestrali ad ...ca il Convegno della Lega Navale Ita... un Raduno Nazionale del RACI, il ...no della Società Autori-Editori, Gare ...is, nuoto, canottaggio, vela, motocicli... calcio, golf, grandi feste pirotecniche, ...oni alle Grotte di Postumia, al Monte ...re e a Brioni.

...n vigore la riduzione ferroviaria del ... per Fiume dal 10 luglio al 20 settembre ...lità di sosta di giorni 20. Speciali facili... sono concesse inoltre dalla Compagnia ...ca di Navigazione. Ne riparleremo.

...letti di andata-ritorno per fiere e mercati.

...stituzione recente sulle linee delle Fer...taliane dello Stato dei biglietti di an...ritorno a riduzione del 50 % per le località sede di fiere e mercati, ha incontrato subito il favore del pubblico, come si rileva dalla larga utilizzazione che vien fatta di tali tipi di biglietti.

Essi si rilasciano soltanto nei giorni in cui hanno luogo questi mercati, dalle stazioni comprese entro un raggio di 100 km.

Come appare anche dal testo del decreto interministeriale che autorizza l'istituzione di tali biglietti, questi sono destinati a favorire le località di carattere prevalentemente rurale, con esclusione dei centri urbani.

I biglietti hanno validità limitata al giorno del rilascio. Perchè poi essi corrispondano allo scopo preciso per il quale sono stati istituiti, è stabilito che la loro vendita sia limitata alle ore antimeridiane, di massima non oltre le ore dieci del mattino. Non sarebbe infatti giustificato e d'altra parte costituirebbe un danno per la ferrovia, che ne fruissero coloro che non hanno motivo di viaggiare per ragioni di mercato, recandosi nelle località ove questo si tiene in ore in cui il mercato è già finito: generalmente i mercati si iniziano di buon mattino e verso il mezzogiorno sono già terminati.

Nelle stazioni sono stati affissi elenchi, da cui risultano le località per le quali si rilasciano i biglietti in questione, con l'indicazione dei giorni di distribuzione.

Aggiungiamo che è in corso l'istituzione di biglietti simili anche in servizio cumulativo con altre ferrovie e con altre imprese di trasporto.

Con questa nuova istituzione il quadro dei biglietti di andata-ritorno si completa. Abbiamo infatti: biglietti di andata-ritorno ordinari (riduz. del 20 %), biglietti di andata-ritorno speciali di concorrenza (riduz. dal 30 al 50 % ed anche più), biglietti di andata-ritorno festivi (riduz. del 50 % per i viaggi isolati e del 70 % per le comitive), biglietti di andata-ritorno per fiere e mercati (riduz. del 50 %). Così il traffico locale è largamente favorito, non senza contare che fino a 400 km. vige la tariffa di corsa semplice per treni accelerati, omnibus e misti i cui prezzi sono inferiori di circa il 10 % a quelli della tariffa ordinaria differenziale.

La nuova ferrovia Mantova-Peschiera.

Il 13 maggio u. s. è stata inaugurata la nuova ferrovia che attraverso una plaga rigogliosissima unisce Mantova a Peschiera. La lunghezza della nuova linea è di 100 km.; quella del nuovo tronco, di km. 37.

Oltre al collegamento interno dei centri abitati del Mantovano e del Veronese, la nuova ferrovia serve di allacciamento con tutto il vasto e meraviglioso bacino del Garda, ove appunto il Regime tende a imprimere più vigoroso impulso al movimento turistico e commerciale. La linea è contraddistinta difatti sotto tale ultimo aspetto da questa particolare caratteristica: di collegare la navigabilità fluviale interna Venezia-Mantova (Po, Mincio, Mantova-Lago inferiore), con quella lacuale del Benaco. Inoltre i recentissimi lavori idraulici della conca di Governolo, nel Mantovano, allo sbocco del Mincio in Po, e del nuovo porto mercantile di Peschiera accrescono grandemente l'importanza e l'unità della linea.

Il materiale a cassa metallica.

Le Ferrovie italiane dello Stato posseggono oggi più di 3000 carrozze viaggiatori a cassa metallica. Tutti i treni diretti e direttissimi, i treni rapidi ed anche molti treni accelerati sono composti di materiale interamente metallico. Nessuna carrozza è più stata costruita in legno. Così circa il 50 % del parco vetture, dai saloni alle III classi, materiale che serve per le relazioni importanti rappresenta oggi quanto di più moderno si può immaginare per la tecnica ferroviaria.

Queste carrozze rispondono poi a quanto v'è di meglio come estetica, robustezza e comodità.

Notate che contemporaneamente per sostenere il maggior peso dei treni con materiale a cassa metallica si è dovuto rinforzare la linea e sostenere nel complesso maggiori spese di servizio.

Indubbiamente le nostre ferrovie con queste innovazioni hanno dovuto sostenere sacrifici finanziari non lievi. In compenso per il pubblico abbiamo oggi treni che offrono vantaggi notevoli quanto a maggior sicurezza, tranquillità e comodità.

L'italiano che ha occasione di viaggiare all'estero trova motivo di legittima soddisfazione rilevando la superiorità del nostro materiale in confronto del materiale delle altre ferrovie.

Le Ferrovie Federali Svizzere.

Le Ferrovie Federali Svizzere nell'ultimo quinquennio hanno avuto una notevole contrazione negli introiti, diminuiti, dopo il 1929, di milioni 84,9 mentre le spese di esercizio non hanno potuto essere ridotte che solo di milioni 19,1 di franchi svizzeri, come si rileva dal bilancio di esercizio:

	Introiti	Spese	Ecc. introiti
	(in migliaia di fr. sv.)		
1928	403.068	268.560	134.508
1929	413.816	280.382	133.434
1930	402.890	291.420	111.470
1931	386.927	283.282	103.645
1932	342.953	273.302	69.652
1933	328.900	261.300	85.634
1934 (prev.)	322.400	252.400	70.000

Secondo la relazione del Consiglio di amministrazione sul bilancio preventivo del 1934, la contrazione degli introiti dell'azienda dopo

...ro è stata causata non solo dalla crisi ...nale e dall'aumento delle tariffe, ma ...anzitutto dalla concorrenza automobilistica. ...Attualmente nella Svizzera — scrive la ...Revue — vi sono 75.000 automobili e 1500 ...autobus ed autocarri con una disponibilità ...totale di 320.000 posti, mentre le carrozze ...delle Ferrovie Federali hanno una disponibilità ...di 211.000 posti.

...Anche per il trasporto di merci, mentre il ...tonnellaggio globale delle Ferrovie Federali ...raggiunge 250.000 tonn., vi sono 18.000 auto...carri e 350.000 rimorchi con una capacità di ...meno di 10.000 tonnellate. Ma la capa...cità di carico del materiale rotabile delle Fer...rovie ha un'utilizzazione inferiore a quella dei ...veicoli automobili, dato che le Ferrovie debbono ...essere in grado di effettuare tutti i trasporti.

...L'ammontare totale dei prestiti che gra...vano l'azienda delle Ferrovie Federali, da ...2.315.011 franchi sv. (31 dicembre 1932) è ...salito a 2.830.344.191 (31 dicembre 1933). ...L'onere degli interessi da 116.102.000 franchi ...nel 1932 è aumentato a 118.052.000 franchi ...nel 1933, e si prevede aumenterà a 122.104.000 ...franchi nel 1934. Oltre il servizio degli inte...ressi vi sono poi gli ammortamenti.

...Lo sviluppo della trazione elettrica ha au...mentato gradatamente il percorso chilometrico ...delle locomotive elettriche, che nel 1932 ef...fettuarono il 71,81 % del totale dei chilo...metri-locomotive, percentuale aumentata già al 73,5 % nel 1933:

Percorsi chilometrici	1932	1933
	(in km. loc.)	
Con locomotive a vapore .	13.747.108	13.083.000
Con locomotive elettriche . . .	35.013.080	36.167.000
Totale km. loc. . .	48.760.188	49.250.000

Il valore della fornitura dell'energia elettrica per la trazione dei treni, da milioni 20,5 di franchi nel 1932 è aumentata a milioni 20,8 di franchi circa nel 1933.

Il parco rotabile delle Ferrovie Federali alla fine del 1934 comprenderà 1122 veicoli motori, di cui:

475 locomotive a vapore
492 locomotive elettriche
46 automotrici elettriche
109 trattori.

Le carrozze a scartamento normale saranno 3485; i carri ammonteranno a 16.228.

La settimana svizzera di viaggi e le facilitazioni sulle ferrovie germaniche per i provenienti dalle Americhe.

Tutte le amministrazioni ferroviarie, in misura diversa e con tipi di facilitazioni diverse, tendono sempre più a favorire e a facilitare i viaggi.

Nel periodo dal 2 al 10 giugno scorso le Ferrovie Federali Svizzere hanno istituito una cosiddetta « Settimana svizzera di viaggi ». I biglietti di corsa semplice rilasciati durante

quel periodo davano diritto al *ritorno gratuito:* in altri termini, questa è stata una forma di riduzione, di carattere temporaneo, del 50 % sui viaggi di andata-ritorno.

Le ferrovie germaniche del Reich hanno disposto che fino al 31 ottobre la riduzione del 25 % da esse accordata ai viaggiatori in provenienza dall'estero, subordinatamente ad un minimo di permanenza di 7 giorni in Germania, sia elevata al 60 % a favore dei cittadini esteri o germanici che hanno la loro residenza in America, ciò che deve risultare dal loro passaporto.

L'istituzione per il 1935 di un servizio di navi-traghetto attraverso la Manica.

Da molto tempo si parla dell'istituzione in via permanente delle navi-traghetto attraverso la Manica. Ma pare che finalmente la questione sia entrata nella sua fase pratica e decisiva.

La linea progettata dovrebbe cominciare a funzionare nella primavera del 1935 fra Dunkerque, sulla costa francese, e Douvres, sulla costa britannica. La soppressione, per fatto delle navi-traghetto, del trasbordo delle merci presenta un'economia notevole di spesa ed un vantaggio incontestabile specie per le merci deperibili e fragili.

Sarà istituito un servizio diretto di vetture-letti di 1ª e di 2ª classe fra Parigi e Londra: il tragitto avverrà completamente di notte.

Si è scelto il porto di Dunkerque come quello che per ragioni di impianti e per altre ragioni tecniche meglio si presta.

Il servizio attraverso lo stretto verrà assunto dalla Southern Railway, la quale impiegherà navi-traghetto opportunamente attrezzati e disposti per il trasporto dei vagoni merci, di vetture-letto e di automobili. Le navi-traghetto avranno un ponte con 4 binari, capaci di ricevere 40 carri merci di 10 tonn. o 12 vetture-letti.

L'organizzazione delle ferrovie germaniche.

Fino al 1870 la Germania era formata da venticinque Stati indipendenti, di cui i più grandi (Prussia, Baviera, Sassonia, Wurtemberg, Baden, Essen, Meclemburgo, Schwerin, Oldenburgo) avevano ciascuno una propria rete ferroviaria: queste ferrovie appartenevano in parte allo Stato, in parte a compagnie private. Per esercire le linee secondo criteri comuni si costituì l'Unione delle ferrovie germaniche.

L'idea della unificazione e concentrazione delle ferrovie germaniche in un solo grande organismo, propugnata da Bismark, ha potuto ottenersi solo molto tardi, dopo la guerra, nel 1920, in cui fu firmata fra il Governo del Reich e i paesi proprietari delle ferrovie, una convenzione in base alla quale questi trasmettevano al Reich la proprietà di tutti i terreni in possesso delle ferrovie o a queste destinati.

Più tardi, nel 1924, è stata costituita la Compagnia delle ferrovie germaniche (Deutsche Reichsbahngesellschaft), con incarico di esercitare la rete con una larga indipendenza e con criteri prettamente commerciali. Come società commerciale la compagnia è sottoposta ad alcune disposizioni del codice commerciale germanico, ma per effetto di una legge speciale gode tuttavia di un regime particolare. Essa è inoltre sottoposta al controllo del Reich, al quale appartiene il diritto sovrano di fissare le tariffe.

Alla testa dell'organizzazione trovasi un Consiglio di amministrazione composto di 18 membri, nominato dal Reich: questo Consiglio alla sua volta nomina il Direttore Generale.

La Direzione Centrale con sede in Berlino comprende sette servizi: I, Traffico e tariffe; II, Movimento e lavori; III, Trazione; IV, Finanze e Contenzioso; V, Personale; VI, Affari Generali e Personale; VII, Approvvigionamenti. Come si vede, questa organizzazione centrale corrisponde nelle sue linee generali a quella delle nostre ferrovie statali e così pure negli organi provinciali.

Questi sono costituiti da 28 direzioni di esercizio, che corrispondono ai nostri compartimenti ferroviari. Esse hanno sede nei capiluoghi delle varie sezioni: Altona, Augsburg, Berlino, Breslavia, Dresda, Erfurt,

Essen, Francoforte sul Meno, Halle, Hannover, Karlsruhe, Kassel, Colonia, Könisberg, Ludwigshaten, Magonza, Monaco, Münster, Norimberga, Oldenburgo, Oppeln, Osten, Ratisbona, Schwerin, Stettino, Stoccarda, Treviri, Wuppertal.

Alla testa di queste direzioni di esercizio regionali è un Presidente, che corrisponde al Capo compartimento delle nostre ferrovie statali, il quale ha alla diretta dipendenza più capi-sezione secondo i vari rami di servizio. Nelle direzioni più importanti esistono fin a 7 sezioni: finanze e contenzioso, personale, traffico e tariffe, movimento, lavori, trazione, officine.

La completa unificazione delle ferrovie germaniche e la sua subordinazione ad un'unica direzione centrale è un fatto molto recente. Fino al dicembre scorso le direzioni regionali della Baviera dipendevano, non ciascuna direttamente dall'organismo centrale, bensì dalla direzione di Monaco, che costituiva un intermediario con la Direzione Generale di Berlino. Questa organizzazione, che godeva di una certa autonomia, si chiamava il «Gruppo amministrativo della Baviera». E poichè esisteva a Monaco un Ministero delle Comunicazioni, a questo erano stati conservati alcuni diritti spettanti al Ministero delle Comunicazioni del Reich residente a Berlino.

Ciò che si rileva anche in questi ultimissimi provvedimenti è che il Governo di Hitler ha voluto venire ad una completa realizzazione dell'unità di vedute e di condotta delle ferrovie germaniche. Particolare importanza si è anche voluto dare all'attività commerciale, con unità di indirizzo, delle ferrovie stesse, di fronte all'incalzare della crisi. Per quanto riguarda la concorrenza automobilistica, come sappiamo, il Governo tedesco ha risolto il problema coll'assumere esso stesso la gestione diretta dei servizi automobilistici regolari più importanti e con lo stabilire le relative tariffe.

Una stazione ferroviaria che ha venduto un biglietto in un anno.

Secondo un rapporto annuale delle «Victorian Railways», a Moolap, una stazione sulla linea di Queenschliff (Australia) il bilancio annuale della vendita dei biglietti ferroviari — informa l'Agenzia «H» — ha fruttato la bellezza di otto pence, circa cinque lire. Questa modica somma è stata pagata dal solo ed unico viaggiatore che, nel corso dell'anno, ha preso il treno a Moolap. Su questa stessa linea altre tre stazioni hanno avuto un incasso annuale inferiore ai cinque scellini. Bisogna considerare però che per mettere questi rarissimi viaggiatori in condizione di poter prendere il treno quando ne hanno avuto bisogno l'amministrazione ferroviaria ha sostenuto col più grande stoicismo spese di personale e di manutenzione dei fabbricati delle stazioni, malgrado

che per mesi interi nessuno si affacciasse alla biglietteria. Va tenuto conto che i viaggi nella zona attraversata da questa linea ferroviaria sono considerati d'altra parte qualche cosa di addirittura voluttuario e possibile soltanto alle borse dei ricchi. Gli altri vanno a cavallo o se non possono, a piedi.

Nuovi servizi speciali per il pubblico sui treni.

E' perfettamente naturale che le ferrovie studino tutti i mezzi per invogliare il pubblico a servirsi di esse e che escogitino a tal riguardo tutto ciò che ad esse è possibile e che invece non è possibile al rivale..., l'automobile. Dopo le vetture-bar, le vetture-cinematografo, le vetture provviste di apparecchi radio, dopo il telegramma-treno, le guide che spiegano ai viaggiatori le bellezze delle regioni che percorre il treno... abbiamo il servizio delle dattilografe sui treni!

Qualche cosa di simile esisteva già su alcuni treni americani. Ora ci viene la notizia che alcune Compagnie inglesi hanno inaugurato una specie di servizio di stenografia e di scrittura a macchina su certi treni che portano di buon mattino gli uomini di affari a Londra.

Normalmente nel treno viaggiano tre dattilografe, in un apposito scompartimento, dove possono essere dettate le lettere. Queste possono essere spedite durante il viaggio: un impiegato delle Poste provvede allo smistamento della corrispondenza, la quale può all'occorrenza anche essere lasciata alle stazioni di transito, ove il treno non ferma, con un metodo molto semplice: la corrispondenza viene rinchiusa in sacchi e questi vengono gettati sulle banchine mentre il treno transita.

Ecco un servizio dove le ferrovie non dovranno temere la concorrenza dell'automobile!

I mezzi adottati nel Sud-Africa per difendere le ferrovie dalla concorrenza.

La vecchia Rivista *Trasporti e lavori pubblici*, che ora si presenta sotto nuova moderna veste, ha pubblicato nel numero 2 di quest'anno il resoconto di una intervista con S. E. il Ministro del Sud-Africa sulla questione ferroviaria.

Anche le ferrovie sud-africane dal 1931 sono in *deficit* in conseguenza della crisi generale; peraltro questo *deficit* va gradatamente diminuendo grazie alla rigorosa politica di nazionalizzazione dei servizi e delle spese, il che ha permesso di mantenere in piena efficienza quei servizi che sono tra i più a buon mercato dell'Africa e della stessa Europa. A quest'ultimo proposito S. E. ha citato l'esempio del viaggio di andata e ritorno in 1ª classe per 3600 km. che costa 12 sterline, ossia Lit. 720.

Fra i rimedi adottati contro la crisi vi è prima di tutto la sospensione della costruzione di qualunque nuova linea secondaria. Inoltre sono state istituite linee regolari automobilistiche gestite dallo Stato. Si tratta di servizi che corrispondono a reali esigenze e necessità e le cui tariffe sono in armonia con quelle ferroviarie. Lo Stato gestendo e regolando gli autotrasporti, evita che questi abbiano a fare concorrenza alle ferrovie, le quali come patrimonio nazionale sono costate al paese miliardi e miliardi e vanno conservate e migliorate.

L'intervistato ha espresso il parere che nel Sud-Africa, come negli altri paesi, le ferrovie continueranno a costituire la spina dorsale delle comunicazioni, mentre gli autotrasporti potranno essere il loro complemento. Ha aggiunto che per l'industria mineraria del Sud-Africa le ferrovie continueranno a restare il miglior mezzo di trasporto.

In complesso sembra che, sia per la situazione speciale del Sud-Africa, sia per la politica dei trasporti adottata dal Governo, la concorrenza non abbia in quelle regioni assunto la forma e la tensione che si verificano in America e in varie nazioni europee.

90.000 anni a 300 chilometri il giorno.

Queste cifre non si riferiscono a qualche movimento sidereo. La loro interpretazione non è di natura astronomica ma ferroviaria. Esse significano che in Germania, per imbattersi in una sciagura che al viaggiatore costi — senza propria colpa di disattenzione o d'imprudenza — la vita, bisognerebbe che egli percorresse appunto da 250 a 300 chilometri ogni giorno durante 90 mila anni consecutivi.

Ecco le statistiche in appoggio a una così consolante asserzione: nel 1930 vennero trasportati più d'un miliardo e mezzo di viaggiatori, dei quali soltanto tre furono mortalmente feriti in scontri ferroviari: nel 1931, su un numero quasi eguale di passeggeri, i morti furono uno solo e nel 1932 nuovamente tre. E' dunque difficile immaginare un mezzo di trasporto più sicuro.

TURISMO

La Corporazione dell'Ospitalità.

[illegible] dell'Ospitalità fa parte del [illegible] in cui sono state divise [illegible] di quella branca che [illegible] per le attività [illegible] di servizi.

[illegible] e quali siano le funzioni della [illegible] Ospitalità, quale sia, in [illegible] d'azione della Corpo- [illegible] chiaro dalla com- [illegible] Consiglio:

[illegible] del Commissariato per [illegible]

[illegible]: 2 datori di lavoro e [illegible]

[illegible] di Viaggio: 1 datore di [illegible] lavoratore;

[illegible] in genere (ristoranti, [illegible] pubblici di giuoco): 2 datori [illegible] lavoratori;

[illegible] climatici e termali: 1 da- [illegible] 1 lavoratore;

[illegible] cura: 1 datore di lavoro [illegible] 1 lavoratore;

Medici: 1 rappresentante.

Oltre, s'intende, i tre rappresentanti del P. N. F. che entrano di diritto in ogni Consiglio di Corporazione.

La Corporazione dell'Ospitalità raggruppa insomma coloro che operano in vista del fattore economico « ospite ».

La costituzione della Corporazione dell'Ospitalità segna un caposaldo per gli sviluppi ulteriori dell'organizzazione turistica italiana.

Divieto di esportazione delle divise estere dall'Italia.

Importantissimi provvedimenti sono stati presi dal Governo Italiano per disciplinare le operazioni in cambi o divise, allo scopo di difendere la moneta nazionale da speculazioni dannose alla nostra finanza.

Oltre un decreto-legge che modifica e disciplina l'applicazione della tassa di bollo sui titoli esteri, è stato emanato dal Ministro delle Finanze un decreto in data 26 maggio 1934, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 26 maggio 1934 (N. 124), che interessa molto da vicino i turisti sia stranieri che si recano in Italia, sia italiani che si recano all'estero.

L'art. 1 di tale decreto ministeriale stabilisce innanzi tutto:

« Nessuna operazione in cambi o divise potrà essere eseguita se non risponde a reali necessità dell'industria e del commercio ed a bisogni di chi viaggia all'estero. Tali necessità dovranno risultare da documentazioni originali. Potranno essere

eseguite operazioni rispondenti a bisogni di persone residenti all'estero che hanno i loro beni nel Regno, nelle Colonie e nei Possedimenti ».

Nell'art. 5 poi si vieta l'esportazione di divise italiane all'estero, concedendo a coloro che devono recarsi all'estero l'esportazione di somme fino a L. 5000.

« E' vietata l'esportazione per qualsiasi motivo e sotto qualsiasi forma, di biglietti di banca, di assegni e di chèques pagabili in Italia, nelle Colonie e nei Possedimenti e di ogni sorta di titoli stilati in lire.

« Le banche, gli enti o le ditte trassate, presso le quali sono pagabili i titoli di cui sopra o che, altrimenti, ne vengano, in qualsiasi modo in possesso, dovranno subito segnalare all'Istituto di emissione quelli dei titoli suddetti che risultassero aver circolato all'estero, fornendone gli estremi.

« E' consentito a coloro che devono recarsi all'estero di portare seco biglietti italiani o titoli rappresentativi della moneta, stilati in lire, per somma che non ecceda complessivamente le Lit. cinquemila.

« Di tale agevolezza sono escluse le persone che si recano all'estero più volte in uno stesso mese, nonchè quelle abitanti nella zona di frontiera, e che abbiano occasione di attraversare con frequenza il confine.

« A dette persone, è concesso di portar seco una somma proporzionata alla durata del loro breve soggiorno all'estero ».

Non sono stabilite le norme pratiche di controllo per le somme e i titoli esportati dagli italiani che si recano all'estero e dagli stranieri che escono dall'Italia dopo avervi soggiornato. Comunque ci riserviamo di ritornare sull'argomento nel numero prossimo de *Le Vie d'Italia*, per quanto riguarda l'importazione e l'esportazione di divise da parte dei viaggiatori e dei turisti.

Facilitazioni agli Esperantisti Soci del T. C. I. per un viaggio a Stoccolma.

L'Esperanto Centro, che ha sede a Milano, Galleria Vittorio Emanuele 92, comunica che sono concesse speciali facilitazioni ai Soci del T. C. I. che desiderano partecipare alla 9ª Gita Turistica in occasione del « 26° Congresso Universale di Esperanto », che avrà luogo in agosto a Stoccolma. Chiedere programmi all'indirizzo sopraindicato.

Il turismo in Jugoslavia.

Il numero dei turisti è in grande diminuzione in Jugoslavia, a quanto pubblica il Dott. Todorevich, essendo passato da 256.147 nel 1930 a 209.787 nel 1931 ed a 147.456 nel 1932 ed aggiunge che la cifra del 1933 sarà la più caratteristica di questa diminuzione. L'industria jugoslava del turismo ha sofferto fortemente per le misure restrittive prese da alcuni paesi quanto all'esportazione delle divise. Così il numero dei turisti tedeschi è diminuito dal 1930 al 1931 del 43,78 % e dal 1931 al 1932 del 70,08 %. I turisti austriaci, cecoslovacchi ed ungheresi sono pure in diminuzione, mentre un piccolo aumento si è verificato nei turisti francesi, che non sono però molto numerosi.

SPORT

Automobilismo.

Nel mese di maggio importantissime furono le maggiori corse del calendario a far tempo dal *Gran Premio di Tripoli*, famoso sotto un duplice aspetto. La velocissima corsa fu indecisa fino all'ultimo fra Varzi, Chiron e Moll, tutti su Alfa-Romeo. Al ritmo vertiginoso, che fu fatale a molti concorrenti impossibilitati a seguire quella andatura che il velocissimo circuito consentiva, la corsa fu decisa proprio sul nastro di traguardo, quando Varzi e Moll giunsero separati da pochi centimetri. I 534 km. del percorso furono compiuti dal vincitore in 2 ore 48' 53" 4/5 alla media di 186,149.

Due corse si svolgevano il 20 maggio: la classica *Targa Florio*, la più anziana corsa italiana, e il *Gran Premio dell'A. C. di Casablanca*. La vittoria in entrambe arrise alla industria italiana. Nella corsa siciliana fu primo Varzi (Alfa-Romeo) alla media di 69,222 sui 432 km. La media non fu eccezionale sia per il maltempo, sia perchè Varzi non ebbe la necessità di forzare. A Casablanca il miglior successo arrise a Chiron (Alfa-Romeo) che marciò sui 382 km. alla media di 130 km. 512, distaccando di meno di un minuto Etancelin (Maserati).

Grandissima era l'attesa per il germanico *Gran Premio dell'Avus* sul quale avrebbero dovuto debuttare le vetture tedesche, delle quali si era detto che in allenamento avevano raggiunto i 300 km. all'ora. Invece per la seconda volta la corsa dell'Avus si concluse con un successo per l'industria italiana, grazie ai primi due posti conquistati dal francese Moll e da Varzi sulle Alfa-Romeo monoposto, e per il quarto e quinto posto che rimasero alla Maserati con Low Howe e Nuvolari. Gli unici avversari che ancora non si erano misurati con le vetture italiane erano i tedeschi. Ma essi furono battuti proprio in casa loro. La giornata fu piena di delusioni per gli sportivi germanici. La prima, quando fu annunciato che le tre vetture Mercedes-Benz erano state ritirate per il motivo che non erano ancora a punto. La seconda fu costituita dalla vittoria francese nella corsa per le vetture fino a 1500 cmc.; la terza, e più amara, si ebbe poi quando, durante lo svolgimento della gara più importante, Stuck, che al volante della nuovissima Auto-Union era apparso per due terzi della velocissima corsa l'incontrastato dominatore, si arrestò per un irreparabile guasto. Allora Moll e Varzi presero il comando. Il francese vinse alla media di km. 205,290 compiendo i km. 294,426 in 1 26' 03". Varzi era distaccato di un minuto. Nella corsa per vetture al disotto dei 1500 cmc. Veyron (Bugatti) fu primo alla media di km. 181,800 sui km. 196,561. Castelbarco con Maserati fu quarto.

La *Coppa d'Oro del Littorio* — 5700 km. su tutte le strade della Penisola e sul giro della Sicilia — ha ottenuto nel corso delle sue tappe un pieno successo propagandistico, organizzativo e tecnico. Preparato ed eseguito con quella larghezza di mezzi, che sola poteva pretendere una prova di così vasta mole e di così pondere responsabilità per riuscire perfetta, questo Giro automobilistico d'Italia fu il trionfo delle macchine di serie, per le quali era riservato. La gara ha dimostrato che in Italia si possono organizzare saggi così importanti, oltre lo al mondo intero la prova che tutte le nostre strade sono degne del mezzo di trasporto dell'epoca moderna, e che la coscienza automobilistica italiana è ormai così sviluppata da dare spettacoli di disciplina; infine, che la vettura italiana, frutto del genio e del lavoro italiano eccelle non soltanto nel campo della velocità pura, ma anche in quelle che sono le doti più ricercate nella macchina normale e cioè resistenza, tenuta, continuità di funzionamento e praticità.

Le classifiche furono le seguenti: Classe fino a 1100 cmc.: 1° Brignone-Aymini (Fiat) in ore 71 26' 45" alla media di km. 78,598. (Arrivati cinquanta); — Classe fino a 1500 cmc.: 1° Dei-Caruso (Lancia) in ore 73 44' 22" alla media di km. 77,122. (Arrivati trenta); — Classe fino a 2000 cmc.: Dusmet-Danese (Alfa-Romeo) in 68 20' 59" alla media di km 83,204. (Arrivati diciannove); — Classe fino a 3000 cmc.: 1° Pintacuda-Nardelli (Lancia-Astura) in 65 57' 06" alla media di km. 86,229. (Arrivati sedici); — Classe oltre 3000 cmc.: 1° Stoffel-Pesato (Chrysler) in 76 42' 11" alla media di km. 74,414. (Nove arrivati).

La vittoria assoluta spettò quindi alla coppia Pintacuda-Nardelli.

Motociclismo.

Due manifestazioni, tra le numerose inserite nel calendario motociclistico di maggio,

si sono elevate fra tutte: la *Milano-Roma-Napoli* e il *Trofeo della Velocità* disputatosi a Roma. La prima, che da 3 anni ha assunto il nome di *Coppa Mussolini*, segnò un successo malgrado le avversità del tempo, in alcuni punti del percorso veramente ostili. Il valore, la preparazione, lo spirito combattivo dei piloti, insieme all'altissimo grado di efficienza delle macchine trionfarono delle imperversanti burrasche primaverili. Trentuno concorrenti su sessantasei partiti raggiunsero Napoli in tempo massimo: queste cifre bastano per cancellare il ricordo del bilancio dello scorso anno, così poco confortante da far esprimere a parecchi il proposito di non più ripetere questa prova.

I *records*, espressione del progresso tecnico-sportivo, diedero un bilancio confortante: dei precedenti *records* sulla distanza totale resistette soltanto quello della categoria 350 cmc., cioè la categoria attualmente meno interessante tanto dal lato tecnico quanto da quello sportivo. Deve essere sottolineato il fatto che il crollo dei *records* è cominciato da Firenze in giù, proprio quando l'imperversare del maltempo, la stanchezza dei piloti e lo sforzo delle macchine maggiormente facevano sentire il loro effetto.

Il vincitore assoluto fu l'anziano, ma valorosissimo Terzo Bandini, con quella 500 Guzzi bicilindrica che il mese prima aveva trionfalmente debuttato a Barcellona. La media di km. 98 370 è realmente significativa perchè ottenuta sugli 880 km. compiuti in 9 ore 1' 38" con un vantaggio di oltre 35' sul secondo, Mario Colombo, alla guida della Bianchi. Il terzo della graduatoria generale è il primo della categoria 250, Riccardo Brusi su Guzzi alla media di 91 km. 596, notevole ma di poco superiore a quella stabilita da Amilcare Rossetti, quarto assoluto e primo della categoria 175 cmc. con la media di km. 91,178 che dice tutto il valore della *piccola* Benelli. Nella categoria 350 cmc. Girotto su Norton vinse a 86,745 di media, mentre la categoria motocarrozzini fu appannaggio di Pierino Opessi con Triumph alla media di 80,843.

Il *Trofeo Internazionale della velocità* ha significato un completo successo italiano. Questa manifestazione può esser considerata il Campionato motociclistico mondiale, aperta com'è a tutte le Nazioni essendo stata creata dalla Federazione Internazionale dei Clubs motoristici. L'ingranaggio del Trofeo Internazionale è soprattutto geniale, perchè consente la maggiore delle libertà: quelle Nazioni che posseggono macchine e uomini propri hanno modo di far emergere e le une e gli altri; viceversa quelle Nazioni che ritengono di possedere guidatori valenti, ma non hanno una industria propria son libere di scegliere le macchine che preferiscono per affidarle ai loro campioni. Inoltre la superiorità non deve scaturire da un solo elemento, il quale potrebbe esser troppo alla mercè della sorte, ma deve risultare dalla somma di vari elementi, e cioè dal totale minore dello scarto di tempo fra chi vince due classi sulle quattro ammesse ed i concorrenti designati. Il T. I. V. può esser vinto anche da una Nazione che non abbia avuto nemmeno un primo classificato ed a maggior vantaggio della Nazione concorrente possono esser designati a comporre la squadra rappresentativa quattro elementi dei quali soltanto i tre migliori classificati saranno presi in considerazione. L'Italia ha conquistato quest'anno il Trofeo con Amilcare Rossetti (Benelli), Riccardo Brusi (Guzzi) ed Alfredo Panella (Guzzi). La squadra germanica fu la più poderosa avversaria, ma bene impressionarono anche quelle di Svezia e di Spagna. La Svezia conquistò il secondo posto, mentre le squadre di Germania, Spagna e Francia non furono classificate essendo giunte incomplete.

Nello stesso tempo è stato disputato anche il *Gran Premio d'Italia*, al quale parteciparono 52 concorrenti. La gara fu una delle migliori e delle più avvincenti fra quante sono state disputate in questi ultimi anni. Nella categoria 500 cmc. si assistette ad una lotta superba per la completa partecipazione della Guzzi che aveva designato a rappresentarla Bandini, Moretti e Tenni, oltre al migliore corridore inglese Stanley Woods. Il mondo motociclistico nazionale attendeva da tempo la risposta decisiva alla domanda se l'Italia poteva o meno avere la « sua » macchina da corsa. Avrebbe potuto scaturire dalla gara romana anche la vittoria della Bianchi 500, ma la Casa milanese non aveva affrontato in pieno la battaglia ed era scesa in lizza con una sola macchina. Oggi il motociclismo italiano può vantare un nuovo primato. E' difficile trovare nel mondo oggi chi possa superare le nostre macchine. Non ci sono avversari nella 175 cmc.; si domina agevolmente nella 250 cmc.; Barcellona, Napoli e Roma sono tappe della nostra conquista nella 500 cmc.

I risultati furono i seguenti: Classe 500: 1° Tenni Omobono (Guzzi) compiendo i km. 196,650 in 1 18' 17" 2/5 alla media di 150,708. Tenni compì anche il giro più veloce alla media di 159,016; — Classe 350: 1° Pigo-

[illegible] km. 106,650 in 1 26' 49" 1/5 [illegible]; — Classe 250: 1° Brusi [illegible] km. 163,875 in 1 14' 30" 1/5 [illegible]; — Classe 175: 1° Ros- [illegible] Andreate (Benelli) km. 163,875 in 1 20" [illegible] alla media di 121,981.

Ciclismo.

Ha dominato nel mese di maggio — dopo il [illegible] nel Giro del Piemonte — [illegible] mentre si stampa questo fascicolo della Rivista, è alle sue ultime battute. Vi erano [illegible] in partenza tre favoriti [illegible] Demuysère e Binda che sembravano [illegible] per la gravosa corsa a tappe. Nel [illegible] Bovet, Olmo e Camusso. [illegible] la realtà distrusse le previsioni, salvo [illegible] Guerra, che si dimostrò il [illegible] anche a un complesso di avversari dominati soprattutto moralmente, di altri favoriti [illegible]. Demuysère si comportò pietosamente [illegible] ombra del corridore che [illegible] prima la Milano-Sanremo; [illegible] tre mesi [illegible] Binda per una caduta a Roma fu costretto al [illegible] nel momento in cui l'ex campione del mondo riteneva ancora di poter rifarsi delle [illegible] nelle primissime tappe prescelti alla forzata rinuncia; Bovet trascinò per molte tappe una dolorosa contusione ad una gamba e poi si ritirò; Olmo, ancora troppo immaturo per una fatica così prolungata, si confermò il migliore dei giovani, e Camusso si mantenne nella scia del dominatore, dopo che questi gli tolse la maglia rosa nella prima tappa a cronometro. Riparleremo del «Giro» nel fascicolo seguente esaminando circostanze e dati per trarne le conclusioni sull'attuale «momento» del ciclismo italiano.

Ippica.

Le maggiori prove ippiche italiane al galoppo, riservate ai cavalli di tre anni si sono esaurite con il *Premio d'Italia* e il *Premio Principe di Amedeo*. Il *Gran Premio del Re*, così si è chiamato quest'anno il classico Derby Reale, ha visto ai primi tre posti Amur di Radice-Fossati, montato da Romero, Osimo di De Montel, e Bernina di Tesio-Incisa, la quale fu danneggiata nello sforzo da un urto del secondo classificato. Con la conquista del Nastro azzurro, della distinzione massima consentita al campione dell'annata, (perchè il Derby Reale ha sempre avuto in ogni parte il significato di campionato della generazione di tre anni), Amur ribadì i successi conquistati a Milano e si pose all'avanguardia dei nati nel 1931. L'incontro forse più significativo fu quello del Premio d'Italia, nel quale contro i primi due del Premio del Re — Amur ed Osimo — si presentava Navarro, che venti giorni prima nel Gran Premio Ambrosiano aveva battuto Sorolla ed Ello, ottimi campioni di quella generazione che aveva dato anche Pilade e Crapom. L'aver battuto i cavalli di quattro anni doveva rappresentare per Navarro un titolo

validissimo per l'incontro con i laureati del Premio del Re. Amur raccolse le preferenze e corse una volta; ma in corsa il vincitore del Premio del Re non resistette affatto, travolto dapprima dall'irruenza del modesto Parterino e fu poi assente nel momento dell'azione di Navarro di Tesio Incisa, che vinse con estrema facilità di sei lunghezze su Osimo.

Motonautica.

In attesa di riunioni maggiori di carattere internazionale fu disputata a metà maggio nelle acque del lago d'Iseo la prima prova del *Campionato italiano per fuori-bordo*, che diede questi risultati: Classe A cmc. 250, Km. 22: 1° G. C. Carcano (Laros-Taroni) alla media di 55,975. Classe C cmc. 500. Km. 30: 1° G. Guerrini (Johnson-Riva) alla media di 69,569. Classe X cmc. 1000. Km. 41: 1° A. Daccò (Laros-I. F. I.) alla media di 70,588. Nello stesso giorno si corse la Coppa Limonta per fuori-bordo da turismo sulla distanza di km. 62. Nella classe 500 cmc. fu primo U. Meneghetti (Johnson-Riva) a 56,569 di media e nella classe 1000 cmc. la vittoria toccò alla signora Mina Pesenti Guerrini (Elto-Riva) alla media di 66,846. La Coppa R. F. I. M. per motoscafi da turismo di un litro e mezzo svoltasi su 30 km. fu vinta da C. Pesenti (B. P. M.-Riva) alla media di 71,700.

In maggio un *nuovo record del mondo* venne stabilito in Italia. Mario Cutolo del R. Club Savoia di Napoli sullo scafo «Maria Grazia» di 1500 cmc. (Taroni-B. P. M.) sulla base misurata di Tremiglina compì le 24 miglia marine alla media di km. 75,965.

Calcio.

Del Campionato Mondiale di Calcio, che si concluderà soltanto quando noi staremo ultimando la stampa del fascicolo, preferiamo parlare a gara ultimata.

A parte il risultato tecnico degli incontri si può comunque fin d'ora affermare che l'Italia ha già trionfato per la sua organizzazione che suscitò l'ammirazione delle sedici squadre che disputarono l'indimenticabile competizione.

Nuoto.

Bisogna riconoscere che il problema della diffusione del nuoto ha interessato tutte le gerarchie, le quali non hanno soltanto pensato alle prove sportive natatorie, ma ad intensificare le pratica di questo esercizio accessorio all'educazione fisica dei giovani, e indispensabile anche dal lato utilitario e umanitario. Nel campo puramente sportivo l'attività si è iniziata quest'anno nel modo più lusinghiero: in meno di due mesi sono stati migliorati tre *records* nazionali e cioè quello dei 400 metri sul dorso, stabilito in 6' 30" da Ravera a Torino; quello dei 500 metri «a rana» segnato da Benuzzi con 8' 31" 7/10 a Roma, e infine quello della staffetta 3 × 100, stile libero, che la squadra della Lazio composta da Giunta, Candela e Nartini ha abbassato a Roma con 3' 21" 8/10. Questi risultati sono tanto più notevoli in quanto sono stati raggiunti nella stagione meno favorevole, quando la preparazione è assai scarsa e le gare sono limitatissime anche nelle pochissime attuali piscine.

Il problema della costruzione delle piscine è, del resto, nel periodo di soluzione. Infatti ai bacini coperti già esistenti a Roma, a Bologna e a Torino si aggiungeranno presto non solo le piscine di Milano, Genova, Napoli e Padova, ma anche quelle di parecchie altre città.

A metà maggio ebbe luogo una riunione internazionale di nuoto a Bologna, assai utile per i confronti contro avversari assai quotati. Nei metri 100, stile libero, fu primo Keltscher di Vienna in 1' 04" 4/10, secondo Reggiani a 3". Perentin nei colori della Bologna Sportiva vinse gli 800 metri stile libero in 11 26' 9/10. In 1' 22" 2/10 Jahn di Vienna fu primo nei 100 metri a rana. La staffetta artistica 3×100 fu vinta dall'Ewasc di Vienna (Huysl, Zan, Pincas) in 3' 51" 3/10 davanti agli Old Boys di Basilea. L'incontro di palla nuoto era vinto dalla squadra della Bologna Sportiva per 3 punti contro 1 degli Old Boys. Nella seconda giornata toccava ancora a Perentin l'onore di segnare la sola vittoria individuale italiana nei 400 m. a stile libero coperti in 5' 29" 4/10. Nei 100 m. sul dorso Siegrist di Basilea era primo in 1' 15" 1/10. Jahn di Vienna vinceva i 200 metri a rana in 3' 3" 6/10. La staffetta 3×100 stile libero era vinta dall'Ewasc di Vienna (Kellscher, Pader, Pinkas), mentre la staffetta 3×100 a rana toccava a Bologna in 4' 32" 1/10 con Gozzo, Canè, Facchinetti.

Fra le novità che meritano di esser ricordate v'è la felice istituzione di un torneo di tuffi dal trampolino di tre metri per la disputa della *Coppa Cangiullo*, che si svolgerà nelle cinque giornate della Coppa Federale in località da stabilirsi. La Coppa Cangiullo verrà assegnata alla società che avrà totalizzato più punti fra i primi cinque classificati.

Vanno infine segnalate come innovazioni di quest'anno: l'istituzione di premi individuali ai nuotatori, la riduzione del 70 per 100 per i trasporti ferroviari e i provvedimenti intesi a punire le diserzioni e le mancanze.

I Littoriali.

Avevamo precedentemente annunciato le prime battute dei Littoriali dell'Anno XII ed il profondo significato di queste manifestazioni goliardiche che ogni anno vengono ad assumere una importanza maggiore per la massa dei concorrenti, per i risultati che si raggiungono, per la diffusione dello sport fra gli studenti che essi provocano. Nei vari stadi di Milano nelle piscine, sul campo di regate e dei vari sport, la giovinezza d'Italia ha dato prova di aver con la maggior consapevolezza stesso ciò che il Fascismo attende da essa. In ogni campo in ogni sport lo spirito agonistico ha dimostrato con quanto puntiglio e con quanto slancio i goliardi hanno gareggiato. L'G. U. F. di Milano ha ribadito la sua vittoria dell'Anno XI a Torino ed il G. U. F. di Roma è stato il più tenace antagonista. La classifica è stata la seguente: Milano p. 607; Roma p. 557; Torino p. 522; Bologna p. 472; Genova p. 458; Napoli p. 418; Padova p. 351; Firenze p. 313; Palermo p. 209,50; Pisa p. 194,50; Venezia p. 194; Trieste p. 171,50; Bari p. 141; Accademia Modena p. 130,50; Parma p. 124,50; Pavia p. 123; Modena p. 95; Catania p. 94,50; Siena p. 80; Ferrara p. 72; Cagliari p. 64,50; Sassari p. 55; Messina p. 50; Accademia Torino p. 49; Perugia p. 37; Camerino p. 25,50; Macerata p. 0; Urbino p. 1.

STRADE

Ratifica della Convenzione sull'unificazione delle segnalazioni stradali.

Il Ministero degli Affari esteri ha comunicato che la Convenzione sull'unificazione delle segnalazioni stradali, firmata in Ginevra il 30 marzo 1931, è stata ratificata dai seguenti Stati alla data a fianco indicata:

Monaco	19 gennaio 1932;
Portogallo ..	18 aprile 1932, non si applica alle Colonie Portoghesi;
Spagna	18 luglio 1933;
Italia	25 settembre 1933;
Paesi Bassi ..	16 gennaio 1934, per il Regno in Europa, il Suriname e Curaçao.

Pertanto, ai sensi dell'art. 11 della Convenzione stessa, secondo il quale l'entrata in vigore avrà luogo sei mesi dopo il deposito della quinta ratifica, la Convenzione entrerà in vigore il 16 luglio 1934.

85 nazioni si dànno convegno a Monaco di Baviera per il Congresso della Strada. — La Mostra della Strada.

L'Associazione internazionale per la costruzione delle strade, alla quale appartengono 85 nazioni e che celebra quest'anno il 25° anni-

versario della propria fondazione ha scelto la Germania a sede dell'VIII Congresso internazionale per le costruzioni stradali. Esso si inizierà il 3 settembre a Monaco e si concluderà il 10 dello stesso mese a Berlino.

Questo congresso offre al paese ospite l'occasione di allestire, pure a Monaco, una mostra dedicata alla storia e alla tecnica della strada, nonchè al suo significato quale fattore di civiltà. È quasi superfluo osservare che in una simile rassegna il nostro Paese si presenta con titoli eccezionali che vanno dalle strade consolari di Roma alle autostrade, di cui la volontà pioniera del Duce ha dotato l'Italia fascista, proponendola all'ammirazione e alla imitazione dell'Estero. Infatti, la Mostra di Monaco prenderà le mosse appunto dalle gloriose strade romane. Seguirà l'illustrazione delle strade militari di Carlo Magno e di quelle commerciali del Medioevo fino alle modernissime strade e autostrade dei giorni nostri. Una sezione della Mostra farà conoscere tutti i vari mezzi tecnici adoperati per la costruzione e la manutenzione delle strade. Organizzatore della Mostra è l'Ispettore generale delle strade del Reich, Dott. Ing. Todt.

TRA I LIBRI

CARLO ERRERA, RICCARDO RICCARDI. – *L'America Settentrionale, l'America Centrale e le Indie Occidentali.* – Torino, U.T.E.T., 1934-XII, pag. 672, 5 tavole geografiche a colori, 12 tavole in calcocromia e 578 figure e cartine nel testo: L. 100.

E' il primo volume, cronologicamente, ma il sesto della serie, di un'opera, « Geografia Universale Illustrata », che consterà di altri sette volumi come il presente, sotto la direzione di Roberto Almagià. Per ritrovare nella produzione libraria italiana un'altra opera di questo genere, bisogna risalire a vari decenni addietro; ma il confronto che si può istituire con le vecchie Geografie Universali relegate negli scaffali delle Biblioteche italiane è tutto a vantaggio di questa moderna affermazione della scienza geografica del nostro Paese.

La superiorità della quale non è dovuta soltanto ai progressi compiuti dalle arti grafiche, ma particolarmente all'esposizione agile, piacevole, chiara, spesso affascinante, ricca di contenuto spirituale, pur mantenendosi sempre rigorosamente esatta, precisa e documentata. Fa piacere riscontrare che anche da noi si sa oggi scrivere in una maniera così garbata e insieme sostanziosa, quale è possibile solo da chi domina da gran signore la materia.

Nobile opera, dunque, di alta cultura e che per il suo « vitale nutrimento » deve entrare a festa nella biblioteca di ogni studioso italiano.

Ricca e quasi sempre bellissima la parte illustrativa, così saggiamente scelta che ha quasi sempre carattere documentario.

Ottima la cartografia, utilissime le cartine dimostrative del testo (ricordiamo, tra queste, la carta delle principali esplorazioni e quelle economiche), che si uniscono così alle illustrazioni e al testo perspicuo nel darci la più esatta fotografia della vita del passato e del presente di quel grande e possente Paese nel quale matura tanta parte della storia futura dell'umanità.

GIOTTO DAINELLI. – *Sulle condizioni geologiche dei bacini di Opi e di Barrea (Alto Sangro) in relazione con i progettati laghi artificiali.* – Roma, Stab. Tip. Ditta C. Colombo, 1933-XII, pag. 180 con 6 tavole fuori testo.

E' una critica della letteratura scientifica in argomento, con vedute in parte nuove. Fatti di base, questi: il bacino dell'Alto Sangro è costituito per più di otto decimi della sua area di rocce permeabilissime con notevoli fenomeni carsici; gran parte delle piogge che vi cadono va ad alimentare sorgenti dei vicini bacini del Liri, del Volturno, del Sagittario. Il progettato lago di Opi insisterebbe quasi tutto su terreni permeabili e bisognerebbe cementare i calcari per un'estensione di circa 78 mila kmq.; condizioni di poco diverse presenta l'altro progettato lago di Barrea; perciò le conclusioni della scienza geologica sono nettamente sfavorevoli ai due progetti.

LEON BECK. – *Deux Siècles de Peinture Italienne, de Cimabue à Raphaël.* – Paris, Librairie Delagrave, 1934, pag. 120 con 16 tavole fuori testo: Fr. 15.

Scopo dell'A. non è stato quello di dare una storia della pittura italiana, ma di scrivere un libro didattico per i licei e le scuole normali, limitandosi a studiare i pittori italiani — quindici in tutto — più rappresentativi nei due secoli, presentati nelle loro opere essenziali, che vengono analizzate con amore e acume, e disegnati nei tratti più caratteristici della loro arte.

[illegible] JAMOT. – *La Peinture en France.* – Paris, Librairie Plon. Pages 248 con 220 eliotipie: Fr. 60.

[illegible]ma storia [illegible]ica della Pittura francese, [illegible] origini coi Primitivi — che vanno dal Duecento a tutto il Quattrocento — a Van Gogh e a [illegible] Toulouse Lautrec, morto nel 1901; dunque [illegible]ttamente sette secoli di una produzione co[illegible] e ininterrotta. L'opera comprende in tutto, [illegible] l'introduzione, sei capitoli, di cui il primo [illegible]sta la rivelazione dell'anima francese nella [illegible] arte, il secondo i ricordati Primitivi; degli [illegible] capitoli, ogni secolo dal Cinquecento al Novecento. I vari atteggiamenti della Pittura [illegible]ese e la sua continua evoluzione sono messi [illegible]mente ma chiaramente in rilievo e con uno [illegible] molto equilibrio, tanto che l'opera si inizia [illegible] queste significative parole: « Les plus grands [illegible] de la peinture ne se trouvent pas en France ». Ma non ci pare del tutto rispondente a verità [illegible]ll'affermazione riguardante l'arte moderna italiana, che se contente désormais d'une production purement locale, dont le monde se désintéresse ». Buone le riproduzioni, ben curata l'edizione.

[illegible] ALDO NANNI. – *La Scienza dei Motori.* – G. Lavagnolo, Torino, pag. 130: L. 9.

Chiunque è in grado di rendersi conto del funzionamento materiale di un motore: assai più difficile è invece il capire le leggi della termodinamica, la complessa trasformazione del calore in lavoro, il saper interpretare il diagramma di un ciclo, lo stabilire un rendiconto.

Questo volume, che si prefigge di istruire senza annoiare, svolge in forma di vivacissimo e brillante dialogo la teoria della termodinamica: la scienza dei motori.

GIUSEPPE BELLETTI. – *Luci Romagnole (da umile prisma).* – Forlì, Zanelli, 1933-XI, pag. 252: L. 8.

Impressioni di un mondo che è ristretto quasi unicamente a Cesena, con i suoi ondanti colli, la rocca, la Malatestiana, i Cappuccini, la Madonna del Monte e le care figure di Nazzareno Trovanelli e Renato Serra; ricordi, dal ritorno del soldato di Dogali alla settimana rossa e alla mattina del 24 maggio 1915; stile a pochi tocchi, piano e garbato, che sa di odor di campi e di pane appena sfornato.

GUIDE MICHELIN. – *France 1934.* – Services de Tourisme Michelin, Parigi.

In vendita presso la Sede del T. C. I. a L. 20, (più L. 3 per spese di spedizione).

CARTES MICHELIN. – *France, Etat des routes, printemps 1934.* – 2 fogli (Nord e Sud) al milione. Services de Tourisme Michelin, Parigi.

In vendita alla Sede del T. C. I. a L. 4 il foglio, (più L. 1 per spese di spedizione).

Ing. U. G. Ferrero. – *Il Conducente di Autocarri con Motore Diesel.* – Ulrico Hoepli, Ed., Milano, 1934-XII, 1 vol. di pag. 207: L. 8.

I conducenti di autotreni che, a norma del nuovo Codice della Strada, dovranno entro l'ottobre prossimo sottoporsi all'esame per ottenere la patente di III grado, e i tecnici del ramo consulteranno con interesse questo manuale. Nella prima parte esso tratta del motore, dei suoi organi principali e degli accessori, fornendo molti dati sul processo di combustione e sul funzionamento dei vari tipi di pompe e spruzzatori. La seconda parte presenta un'accurata rassegna dei vari tipi di autocarri a motore Diesel maggiormente in uso in Italia, dei quali vengono fornite le caratteristiche.

Ing. Luciano Bonacossa. – *Gli Autocarri a nafta.* – G. Lavagnolo, Torino, pag. 208: L. 8.

L'applicazione nel campo dell'automobilismo pesante dei motori Diesel veloci ha rivoluzionato la tecnica dei trasporti di merci. Molti sono quindi gli interessati a conoscere le caratteristiche di questi motori: e a siffatta necessità risponde egregiamente il manuale dell'Ing. Bonacossa che, dopo un dettagliato studio sul Diesel veloce, ne passa in rassegna i vari tipi, dedicando poi altri non meno interessanti cenni alla trasformazione degli autocarri a benzina per adattarli alla marcia a nafta, e al problema della trazione ferroviaria a mezzo delle autovetture a motore Diesel.

Ing. Luciano Bonacossa. – *Per comprendere la televisione.* – G. Lavagnolo, Torino, pag. 173: L. 7.

Il volume dell'Ing. Bonacossa (che sull'argomento ha già scritto anche nella nostra Rivista), mette al corrente, in forma piana e accessibile a tutti, intorno alla tecnica e agli apparecchi attuali nonchè sulle interessanti prospettive del prossimo avvenire in questo campo.

Ernesto Alpron. – *Una gita in Persia.* – Libreria Minerva, Trieste; pag. 139: L. 10.

L'Autore, che ha soggiornato in Persia alcuni mesi per ragioni d'affari, ha raccolto in un volumetto le sue note di viaggio, dettate in forma semplice e piacevole.

Un accenno che merita particolare rilievo è quello relativo ai rapporti fra la Persia e i Paesi Europei: fa piacere sentire dall'A. che anche l'Italia, grazie ai tenaci e illuminati sforzi dei suoi diplomatici, è ora presente nella pacifica gara di penetrazione economica di cui, dal dopoguerra, la Persia è teatro e oggetto.

André Siegfried. – *Amérique Latine.* – Armand Colin, Parigi, 1934, pag. 180: Frs. 10.

E' un saggio sintetico sull'America Latina quale unità geografica, economica, culturale e politica, in rapporto all'Europa e all'America anglo-sassone; non una trattazione sistematica ma una sintesi sorgente dalla viva esperienza dell'A. Libro di vivissimo interesse anche per gli Italiani che hanno con l'America Latina tanti legami spirituali ed economici.

Ing. B. Bianco. – *Come si progetta e come si costruisce il motore Diesel.* – G. Lavagnolo, Torino, pag. 240: L. 10.

Il manuale, destinato particolarmente a disegnatori e progettisti, premessa una dettagliata trattazione sul funzionamento del Diesel, di cui sono descritti i vari organi, insegna a impostare il calcolo, illustra i modelli migliori e presenta numerosi esempi di calcolo di particolari.

M Marangoni. – *Saper vedere.* – F.lli Treves, ed , Milano, 1934.

Il prezzo del volume, recensito a pagina 183 del fascicolo di maggio de *Le Vie d'Italia*, non è L. 15, come indicato, bensì L. 25. Ne prendano nota gli interessati.

Europa Touring – Guide Automobile. – Edité par le Touring Club Suisse sous le patronage de l'Alliance Internationale de Tourisme, Hallwag, Berna, 1934, in vendita presso la Sede del T. C. I.: L. 43.

E' la 12ª edizione, aggiornata e corretta, della nota guida-atlante generale automobilistica d'Europa. Essa comprende una carta automobilistica d'Europa al 1.250.000 (in parte al 1.750.000) divisa e legata in forma d'atlante e 26 brevi monografie turistico-pratiche su ciascuno degli Stati europei. Ogni monografia, preceduta da una carta stradale d'insieme, può definirsi una guida schematica, che fornisce per le principali città l'elenco dei maggiori monumenti da visitare e numerose piante semplificate per gli attraversamenti in automobile.

Nino Broglio. – *Vita di Cacciatore.* – Ediz. de « Il Cacciatore Italiano », Milano, 1934, pag. 168, con foto dell'Avv. E. Biagini: L. 8.

Pagine saporose, piacevolissime, buttate giù con fresca vena da uno che è *nato* cacciatore, che la caccia intende anche e sopra tutto come esercizio fisico e di essa fa sentire il lato fresco e vivo in comunione con la natura. Figure le più varie di cacciatori; battute su tutti i terreni, con tutte le stagioni, con tutte le possibili condizioni di tempo. Le fotografie sono di un altro appassionato e di uno specialista in materia, ben noto ai lettori de « Il Cacciatore Italiano » e della nostra Rivista.

Giacomo C. Bascapè. – *L'Ospedale Maggiore di Milano.* – Pag. 90-XXXI, con 7 tavole a colori fuori testo e 144 incisioni in nero. Casa Editrice « Mediterranea », Roma, 1934-XII.

Nel volume — quarto della serie « Italica » della collana internazionale di monografie di Università, Istituti, ecc., la benefica istituzione è minutamente illustrata, con la parola e le incisioni, dal diploma del 1456 di Francesco Sforza (che ne costituisce, per così dire, l'atto di nascita) sino all'inizio dei lavori di costruzione del Nuovo Ospedale che risolverà, in maniera degna del Fascismo, la sua attuale insufficienza per le aumentate necessità della metropoli lombarda.

ALBERTO PAOLO TORRI. – *La Rinascita Pontina*. – Pag. 168 con 26 illustraz. Bardi, Roma, 1934-XII L. 6.

Buon riassunto storico di tutti i tentativi di bonifica dell'Agro Pontino e del finale, grandioso risultato, sotto l'impulso della volontà redentrice del l'fascismo.

JAMES JEANS. – *Le stelle nel loro corso*. – Traduzione di L. A. Garrone, con 50 illustr., Milano, Treves, 1933-XII, pag. 232: L. 12.

Da qualche tempo si vanno moltiplicando i libri di divulgazione della astronomia. Di questo stesso Autore e con gli stessi tipi è uscito poco fa «L'Universo misterioso».

In questo nuovo libro sono molte cognizioni, e piacevolmente esposte; ma nella traduzione è qualche trascuratezza (ad es., a pag. 12 si legge che Sirio è lontana circa 80 milioni di km.). Così pare a noi che si doveva modificare per i lettori italiani il punto di vista dell'A., che suppone di parlare ai Londinesi; poichè fa un certo effetto leggere qui da noi che «raramente si vede Venere nel cielo notturno». Veramente mirabili e nitidissime sono le illustrazioni annesse al volume

ANTONIO MORASSI. – *La Galleria dell'Accademia Carrara in Bergamo*. – Roma, Libreria dello Stato-XII; pag. 50 con 106 ill. fuo.i testo: L. 4,50.

E' il 30° volumetto degli «Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia», ed è uno dei meglio riusciti dell'apprezzata collezione di cui costituisce una vivace presentazione con sobria cuti commenti.

G. B. GIFUNI. – *Origini del Ferragosto lucerino*. – 2ª ediz. riveduta e accresciuta. - Lucera, Pesce, 1933-XI, pag. 100: L. 5.

DANTE SEVERIN. — *La Repubblica di Roma di Satana, Edito [illegible] gli Svizzeri.* - Milano, Sez. Palatina per la Propaganda e la Difesa della Lingua e della Cultura Italiana, 1934-XII, pag 86: L. 10.

Ottimo contributo a uno dei periodi più interessanti della storia italiana, cioè al così detto quarantennio di pace che, col giuoco delle alleanze e delle finezze diplomatiche, procurò all'Italia del Quattrocento un periodo di relativa pace. Quale la parte che l'Alto Ticino ebbe allora nella politica del ducato milanese e quale la verità sulla così detta battaglia di Giornico, che uno scrittore passionato e imaginoso aveva detto essere stata «le Termopili per l'esercito lombardo», espone, con ricchezza documentaria e serenità di storico il Severin in questo libro, cui aggiunge pregio una vasta — e crediamo completa bibliografia.

Sac. ENRICO BORATTO. — *Piverone nella storia del Piemonte.* - Asti, Soc. Tip. S. Giuseppe, 1934-XII, pag. 368 con 111 ill.

E' questa una tra le migliori illustrazioni di paesi minori, che da tempo ci sia stato dato di leggere. Scritta con garbata spigliatezza e con simpatica bonarietà, la modesta storia del piccolo centro situato ai piedi della Serra d'Ivrea, sorto nel 1210, è messa bene ed efficacemente in rapporto con la storia della regione senza traboccare mai troppo lontano. Tutto vi è trattato: dai costumi alle campane, dagli affreschi medioevali all'elenco dei Caduti. Il miglior dono del libro crediamo sia la rivelazione del nome di un valente intagliatore di Piverone, morto nel 1823, chiamato Giovanni Godone, cui si devono tutti gli oggetti lignei intagliati della chiesa parrocchiale, lavorati con un gusto e con un senso di armonia quali si trovano raramente; tra essi ci ha colpito l'oggetto più umile, uno sgabello, di pregevolissima fattura.

DINO TAGGIASCO. — *Bordighera - Guida turistica, commerciale, industriale.* — In vendita pro Opere Assistenziali e Croce Rossa Italiana di Bordighera, 1933.

Interessante Guida della città e dei dintorni, corredata da carte, piante, numerose illustrazioni e da un utile elenco di notizie d'indole pratica. - Prezzo offerto L. 25.

PADRE ATANASIO DA GRAUNO. — *Piante ed Erbe medicinali della nostra regione Tridentina.* — 2ª edizione, con un atlante di 12 tavole a colori, A. Ardesi & C., Trento, 1934-XII, pag. 152: L. 12.

Sono descritte circa 250 piante medicinali con le indicazioni che possono interessare il raccoglitore e con le ricette e le dosi da usarsi nelle cure. Stile piano, alla portata di tutti.

Annuario Politecnico Italiano 1934. – Guida delle Industrie Nazionali. – Milano, via Silvio Pellico, 12 – Prezzo L. 125.

Il grosso volume di ben 1300 pagine, in 8° grande, elegantemente rilegato in tela, contiene oltre 100 000 nominativi di ditte industriali e commerciali, opportunamente raggruppati per ordine di produzione e divisi in ordine alfabetico di città.

La prima parte dell'*Annuario Politecnico Italiano* dà un elenco completo delle Ambasciate, legazioni, consolati italiani, addetti e delegati commerciali, Camere di commercio italiane all'estero; delle ambasciate e legazioni estere, camere di commercio estere in Italia, delle banche, istituti di assicurazione e d'informazioni commerciali in Italia.

L'indice delle rubriche è compilato in italiano, francese, inglese, tedesco e spagnolo, per cui più vasta riesce la cerchia delle persone alle quali la pubblicazione, data la facilità di consultazione, può interessare.

L'*Annuario Politecnico Italiano* ha raggiunto ormai la XVI edizione ciò che viene a confermare l'utilità della pubblicazione, non solo, ma anche la simpatia che gli enti, gli industriali e gli esportatori sia italiani sia stranieri hanno sempre dimostrato all'Annuario suddetto.

Prof. A. Iviani. – *Guida delle Grotte del Timavo e Gigante*, – Società Alpina delle Giulie, Trieste, 1934-XII, con schizzi e fotoincisioni.

Le grotte di S. Canziano e Gigante, grandiosi e tipici ipogei del Carso Triestino, l'accesso dei quali è stato assai facilitato dopo i recenti grandiosi lavori di sistemazione, trovano in questa piccola, ma dotta e amorosa illustrazione un'interessante e stimolatrice propaganda per il turista.

Luigi Tomassi (Roma, via Spezia N. 80). – *Il Manuale delle tasse marittime*, 1933: L. 10.

Raccolta delle disposizioni legislative e regolamentari sulle tasse e diritti marittimi vigenti nel Regno e nelle Colonie italiane, con annotazioni e richiami.

Iride Carpineta Cagnoni. – *Pagine scelte*. – Roma, Tip. Bianconi, 1934, pag. 116: L. 4.

Pagine di occasione, novelle, incitamenti patriottici, discorsi, bozzetti (qualcuno turistico) scritti con molto garbo e sentimento.

Angelo Ginocchitti e Franco Garofalo. – *Nozioni di Storia Navale. Vol. I.* – Pag. 260 con 23 illustrazioni, Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina, Licinio Cappelli, edit., Bologna, 1934-XII.

Questa succosa storia della marina da guerra a cominciare dal periodo remico, suscita vivo interesse in ogni persona colta. Il primo volume ci conduce fino alla guerra ispano-americana (1898).

Dott. Giuseppe Penso. – *I bagni di mare (consigli di un medico)*. – Roma, Editrice « Salute e Igiene », pag. 92: L. 5.

Consigli esposti in forma piacevole ma rigorosamente scientica, per fare *razionalmente* una cura di mare e non, come spesso accade, « a rovescio ». In questo senso l'utilità del volumetto è così grande che vi si potrebbe scrivere nella testata: « Indispensabile per chi va al mare ».

Alberto Baldini. – *Con la Quarta Armata alla prima difesa del Grappa (Novembre 1917)*, decimo volume della « Collana di Monografie storiche sulla Guerra del 1915-1918 », edita dall'Ufficio Storico del Comando del Corpo di Stato Maggiore del Ministero della Guerra : L. 5.

Annuario Generale di Tripoli e della tripolitania – Pubblicazione Ufficiale della Camera di Commercio, Industria ed Agricoltura. – Edizione U. C. I. P. I., Tripoli, 1934, pag. 615, con una pianta topografica di Tripoli a 4 colori, in scala 1 : 10.000: L. 30. Una parte è dedicata alla Cirenaica.

Amedeo Cracco. – *La Prefettura Apostolica di Sanyuan Cina-Shensi*. – Tip. Francescana Tsinanfu, Shantung, con illustraz.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI – SERVIZIO IDROGRAFICO. – *Il Trasporto solido nei corsi d'acqua italiani.* – Pubblicazione N. 15 - Fascicolo I – *Alto Bacino del Savio.* – Libreria dello Stato, Roma, 1934-XII, pag. 48, Tav. X: L. 10.

P. G. LANINO. – *L'incendio - Come si previene - Come si segnala - Come si spegne.* – G. Lavagnolo, Torino, 1934-XII, pag. 145 e 126 figure: L. 7.

Dott. FRANCESCO FERNANDO LAPALONCIA. – *La Conquista della Forza Fisica. - Forza, Salute, Estetica.* – Stab. Tip. Vedova Trizio, Bari, 1925-IV, pag. 246, illustrato: L. 15.

TOURING CLUB DE BELGIQUE. – *Annuaire 1934, suivi de l'Annuaire du Touring Club du Congo belge.* – Etablissements d'Imprimerie « L'Avenir », Bruxelles, 1934-XII, pag. 768.

THE ROYAL AUTOMOBILE CLUB. – *Guide and Handbook 1934-35.* – R. A. C., Londra, 1934, con atlantino stradale della Gran Bretagna e dell'Irlanda.

ANTONIO TARAMELLI - EMILIO LAVAGNINO. – *Il R. Museo G. A. Sanna di Sassari*, della serie « Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia », della Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti. – Libreria dello Stato, Roma, 1933-XII, pag. 62, 67 ill.: L. 4,50.

Statistica dei Soci al 31 maggio 1934-XII.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 maggio 1934 ...		N. 171 158
Soci annuali per il 1984 iscritti alla stessa data		» 15 477
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1933	N. 219 534	
Soci vitalizi iscritti al 31 maggio 1934	» 3 872	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 maggio 1934	12 121	
		» 235 527
Totale Soci		N. 422 162

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: { *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

Hunyadi János

La migliore Acqua Purgativa Naturale.

La "Hunyadi János" non è soltanto un purgante, ma, mercè la sua azione fisiologica, è allo stesso tempo un preventivo e curativo in molte indisposizioni, stati morbosi e diatesici, fra i quali conviene rilevare: mal di testa, pletora sanguigna, obesità, nausea, bruciore nella gola e lo stomaco, etc. "Hunyadi János" è un ottimo disinfettante, risolvente, derivato, risveglia l'appettito nei soggetti indeboliti e facilita il lavorio intimo della nutrizione; è il purgante per eccellenza delle donne e dei bambini.

In vendita nelle Farmacie e Drogherie

LE POLVERI E LE CARTUCCE DA CACCIA E DA TIRO

B.P.D.

Universal

VICTORIA

S.4

DELLA SOCIETÀ

BOMBRINI PARODI DELFINO

offrono le più assolute garanzie perchè

STUDIATE da tecnici specialisti, con criteri superiori a quelli della semplice speculazione;

FABBRICATE con materie prime sceltissime e con ogni cura nel grandioso Stabilimento di Segni (Scalo).

COLLAUDATE severamente dal Banco di Prova di Segni, attrezzato con i più moderni e perfetti apparecchi.

QUESTI NUOVI SANDALI AQUILA

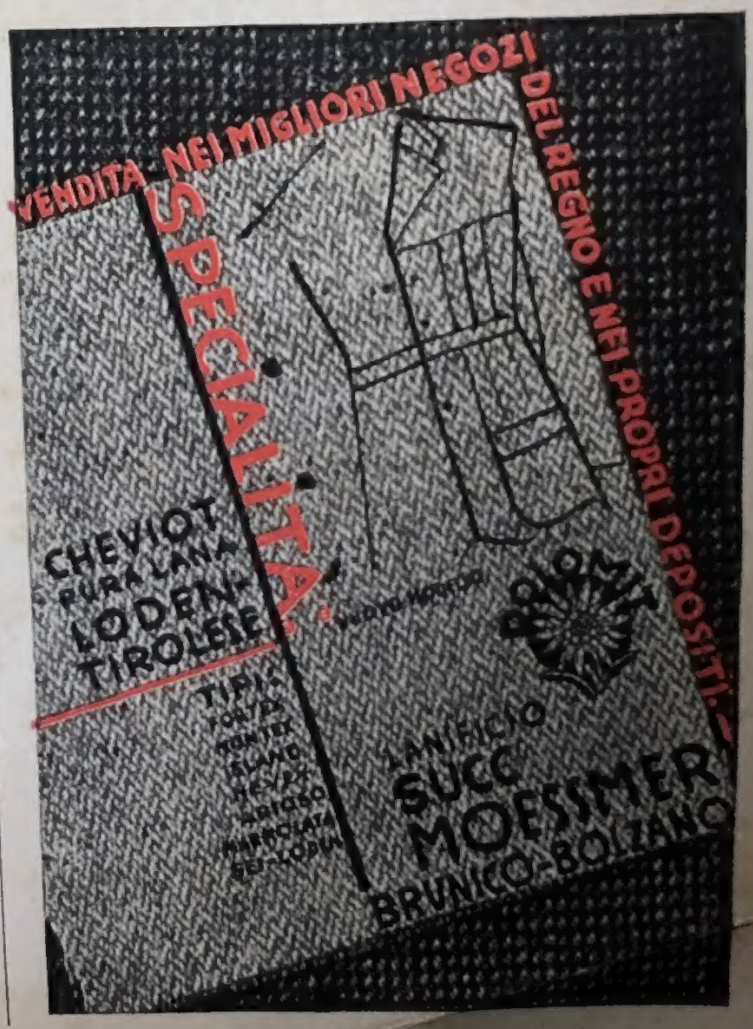
PROTEGGERANNO I VOSTRI PIEDI NEI LAVORI AGRICOLI, NELLE RISAIE, AL MARE, PER LA PESCA, NELLE BONIFICHE

CHIEDETELI OGGI STESSO AL VOSTRO CALZOLAIO

TUTTA GOMMA STAMPATA IN UN SOL PEZZO

PLESSIBILI IGIENICI ECONOMICI

SOCIETÀ ITALIANA INDUSTRIA GOMMA & HUTCHINSON



Lana Gatto

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO MILANO

PREZZO L. 1,80